Transports Canada Transport Canada

TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2003

RAPPORT ANNUEL

Canada

Transports Canada Transport Canada

104-05342/
TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2003

RAPPORT ANNUEL

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2003

Cat. No. T1-10/2003F
ISBN 0-662-76477-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2003"

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, Promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

AUG 30 2004

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le huitième *Rapport annuel* sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'importance des transports est d'abord et avant tout attribuable à la vaste étendue de notre pays. Le rapport démontre clairement le rôle fondamental de soutien et de facilitation des activités sociales et économiques exercé par les transports. La situation du secteur des transports est évaluée au moyen d'une analyse des dernières données disponibles sur le réseau de transport du Canada.

Le réseau de transport de notre pays doit satisfaire nos besoins de transport et s'ajuster lorsque ces besoins changent. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte pour définir et changer les besoins de transport, les plus importants étant le type et le niveau des activités économiques et sociales, leur localisation, et le commerce avec les autres pays.

Ce rapport donne de l'information et de l'analyse sur les tendances à partir desquelles le lecteur peut retirer une meilleure compréhension des enjeux et des sources de pression sur notre réseau de transport. Lorsque le tout est possible, une attention particulière est dédiée à ce qui est fait pour faire face aux enjeux.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de ma très haute considération.

Tony Valeri

L'honorable Tony Valeri, C.P., député

TABLE DES MATIÈRES

Page

Points saillants du rapport i

1. **Introduction** 1

2. **Transports et économie** 3
   Performance économique du Canada 3
   Commerce International et Flux des Échanges Commerciaux 5
   Tourisme 7
   Emploi 7
   Consommation d'énergie 7
   Productivité et évolution des prix dans le secteur des transports 8
   Importance des transports pour l'économie canadienne 8

3. **Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements** 11
   Dépenses publiques consacrées aux transports 11
   Total des recettes de transport par ordre de gouvernement 13
   Aperçu des dépenses et des recettes par mode 14

4. **Sécurité et sûreté des transports** 17
   Sécurité des transports 18
   Sûreté des transports 26

5. **Les transports et l'environnement** 29

6. **Transport ferroviaire** 39
   Principaux événements en 2003 39
   Infrastructures 39
   Structure de l'industrie 40
   Emploi 41
   Énergie 41
   Transport des marchandises 42
   Trafic voyageurs 45
   Prix, productivité et résultats financiers 45

7. **Transport routier** 47
   Principaux événements en 2003 47
   Infrastructures 48
   Structure de l'industrie 49
   Transport des passagers 53
   Transport des marchandises 55
   Prix, productivité et résultats financiers 57

TABLE DES MATIÈRES (suite)

8. **Transport maritime** 59
Principaux événements en 2003 59
Infrastructures 60
Structure de l'industrie 67
Transport des passagers 70
Transport des marchandises 71

9. **Transport aérien** 77
Principaux événements en 2003 77
Infrastructures 80
Structure de l'industrie 82
Transport du fret 84
Transport des passagers 85

LISTE DES TABLEAUX

Titre *Page*

2. Transports et économie

2-1 : Indicateurs économiques généraux, 2003 3
2-2 : Croissance économique des provinces, 2002/03 5
2-3 : Voyages internationaux, 2003 7
2-4 : Transport commercial en proportion du PIB, 2003 8
2-5 : Demande de transport en pourcentage du PIB, 2003 9
2-6 : Transport commercial en pourcentage du PIB par province et territoire, 2002 9
2-7 : Total des dépenses personnelles consacrées aux transports par province et territoire, 2002 10

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses brutes et nettes consacrées par les gouvernements aux transports 11
3-2 : Dépenses fédérales d'exploitation, d'entretien et d'investissement, de 1999-2000 à 2003-2004 12
3-3 : Subventions et contributions fédérales directes par mode, de 1999-2000 à 2003-2004 13
3-4 : Recettes publiques provenant des usagers des transports, 1999-2000 à 2003-2004 14
3-5 : Dépenses et recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement, 1999-2000 à 2002-2003 15

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Sommaire des statistiques sur la sécurité des transports par mode, 2002 et 2003 18
4-2 : Principales réalisations de transports canada en matière de sûreté en 2003 26

6. Transport ferroviaire

6-1 : Chemins de fer au Canada, 2003 39
6-2 : Rationalisation du réseau ferroviaire au Canada 40
6-3 : Recettes des compagnies de chemin de fer, 2001 et 2002 41
6-4 : Niveau d'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire, 2001 et 2002 41
6-5 : Production du secteur ferroviaire exprimée en millions de tonnes-kilomètres payantes, 2001 et 2002 41
6-6 : Consommation de carburant du secteur ferroviaire, 2001 et 2002 (millions de litres) 41
6-7 : Indicateurs financiers des compagnies de chemin de fer d'intérêt local, 2000-2002 46

7. Transport routier

7-1 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le segment du marché, 2000 – 2002 50
7-2 : Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 2000 – 2002 50
7-3: Recettes de l'industrie du transport par autobus par type de services, 1995 – 2002 52
7-4 : Répartition des activités des véhicules selon le type de carrosserie, 2002 54
7-5: Consommation de carburant des véhicules légers, 2002 54
7-6 : Parc de poids lourds du Canada, 2002 55
7-7 : Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 2002 56
7-8 : Véhicules-kilomètres parcourus par les différents types de véhicules, 2002 56
7-9 : Utilisation caractéristique des camions de taille moyenne et des poids lourds au Canada en 2002 56
7-10 : Indicateurs des commissions de transports en commun de certaines provinces, 2002 58

8. Transport maritime

8-1 : Classification des ports au 31 décembre 2003 61
8-2 : Ports de pêche du MPO selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2003 63
8-3 : Ports de plaisance du MPO cédés par région, au 31 décembre 2003 63
8-4 : Preneurs des ports de plaisance cédés par le MPO, au 31 décembre 2003 64
8-5 : Ports de plaisance du MPO selon le type de gestion, au 31 décembre 2003 64
8-6 : Résultats financiers des administrations de pilotage, 2003 64
8-7 : Nombre total de missions de pilotage et missions par pilote, 2003 64
8-8 : Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne, 2000-2001 à 2003-2004 66
8-9 : Recettes et dépenses budgétées de la Garde côtière canadienne, 2003-2004 66
8-10 : Transport de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 2002 et 2003 67
8-11: Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 2002 et 2003 67
8-12 : Résultats financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, 2000-2001 à 2002-2003 67

Titre *Page*

8-13 : Flotte immatriculée au Canada par type, 1983, 1993 et 2003 68
8-14 : Conférences maritimes ayant desservi le Canada en 2003 69
8-15 : Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 2002 et 2003 71
8-16 : Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 2001 et 2002 71
8-17 : Proportion de navires battant pavillon canadien dans les échanges maritimes du Canada, 2002 71
8-18 : Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2001 et 2002 72
8-19 : Flux maritimes intérieurs par région du Canada, 2002 72
8-20 : Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 2001 – 2002 73
8-21 : Trafic de ligne par région, 2002 73
8-22 : Échanges maritimes du Canada avec les états-unis, 2001 – 2002 73
8-23 : Trafic maritime du Canada à destination des états-unis, 2002 74
8-24 : Trafic canadien en provenance des états-unis, 2002 74
8-25 : Commerce maritime entre le Canada et les pays d'outre-mer, 2001 – 2002 74
8-26 : Trafic maritime du Canada à destination d'outre-mer, 2002 75
8-27 : Trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer, 2002 75
8-28 : Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2002 76

9. Transport aérien

9-1 : Aéroports terrestres canadiens qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe, 2003 81
9-2 : Trafic des passagers aériens, 1999 – 2003 85

LISTE DES FIGURES

Titre *Page*

2. Transports et économie

2-1 : PIB réel par principal secteur, 1998 – 2003 4
2-2 : PIB réel, Canada versus d'autres régions 1999 – 2003 4
2-3 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1988 – 2003 6
2-4 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1988 – 2003 6

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Part modale des dépenses de transport locales, 2000-2001 à 2002-2003 13

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien 19
4-2 : Accidents aux passages à niveau et accidents résultant d'intrusions, 1994 – 2003 20
4-3 : Accidents à déclaration obligatoire impliquant le TMD par mode et dans les installations de transport, 1994 – 2003 25
4-4 : Suivi de la sécurité des différents modes de transport, 2003 26

5. Les transports et l'environnement

5-1 : Émissions de GES du secteur des transports au Canada, 2001 30
5-2 : Émissions de GES de l'essence routière et du carburant diesel, 1980 – 2001 30
5-3 : Émissions de GES des secteurs du transport ferroviaire, aérien et maritime, 1980 – 2002 31
5-4 : Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1985 – 2000 31

7. Transport routier

7-1 : Ventes de camions de classe 8 au Canada, 1990 – 2003 51
7-2 : Recettes totales selon leur source – secteur du transport en 2002 53
7-3 : Tendance à long terme des transports en commun, 1981 – 2002 53
7-4 : Ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1988-2002 57

8. Transport maritime

8-1 : Parts du trafic par groupe de ports, 2002 62

LISTE DES TABLEAUX DE L'ADDENDA

Les tableaux de l'addendum sont disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca.

	Titre	*Page*
2.	**Transports et économie**	
A2-1 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis par mode, 1993 – 2003	A6
A2-2 :	Échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997 – 2003	A8
A2-3 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2002 – 2003	A8
A2-4 :	Commerce via les routes entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2003	A8
A2-5 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux flux d'échange, 2003	A9
A2-6 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2003	A9
A2-7 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2003	A9
A2-8 :	Exportations canadiennes par principaux pays, 2002 – 2003	A10
A2-9 :	Importations canadiennes par principaux pays, 2002 – 2003	A10
A2-10 :	Dépenses touristiques au Canada, 1998 – 2002	A11
A2-11 :	Compte des voyages du Canada et tarifs voyageurs, 1999 – 2003	A12
A2-12 :	Voyages intérieurs au Canada, 1998 – 2002	A13
A2-13 :	Voyages intérieurs par mode de transport et par but, 2002	A14
A2-14 :	Sommaire des voyages internationaux, 1999 – 2003	A14
A2-15 :	Touristes en provenance de pays autres que les É.-U., 1999 – 2003	A15
A2-16 :	Voyages d'une nuit ou plus des Canadiens aux É.-U. par États choisis, 2001 – 2002	A16
A2-17 :	Voyages d'une journée des Canadiens aux É.-U. par États choisis, 2001 et 2002	A16
A2-18 :	Voyages d'une nuit ou plus des Canadiens dans des pays autres que les É.-U., 2001 et 2002	A16
A2-19 :	But des voyages au Canada et aux É.-U., 2001 et 2002	A17
A2-20 :	But des voyages outre-mer, 2001 et 2002	A17
A2-21 :	Emploi dans le secteur des transports, 1997 – 2003	A17
A2-22 :	Emploi dans l'industrie ferroviaire, 1997 – 2002	A17
A2-23 :	Rémunération annuelle moyenne dans l'industrie du transport ferroviaire, 1997 – 2002	A18
A2-24 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 1997 – 2002	A19
A2-25 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 1997 – 2003	A20
A2-26 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine, par province, 1997 – 2003	A20
A2-27 :	Employés à temps plein dans l'industrie de l'autobus, 1997 – 2002	A20
A2-28 :	Emploi dans le transport urbain par région, 1997 – 2002	A20
A2-29 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie du transport par autobus, 1997 – 2002	A21
A2-30 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 1998 – 2003	A21
A2-31 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime, 1997 – 2003	A21
A2-32 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 1997 – 2002	A22
A2-33 :	Emploi par catégorie, corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, 1997 – 2003	A22
A2-34 :	Emploi dans les administrations de pilotage (AP) canadiennes, 1997 – 2003	A22
A2-35 :	Emploi dans les associations d'employeurs maritimes, 1997 – 2003	A22
A2-36 :	Coûts annuels de main d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1997 – 2001	A23
A2-37 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 1997 – 2002	A23
A2-38 :	Emploi dans les aéroports du réseau national d'aéroports, 1998 – 2003	A23
A2-39 :	Emploi dans le secteur des arrangements de voyages et des réservations, 1997 – 2003	A24
A2-40 :	Coûts annuels de main-d'oeuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 1997 – 2002	A24
A2-41 :	Autres emplois directs reliés aux transports, 1997 – 2003	A24
A2-42 :	Emploi lié au transport dans les ministères et organismes fédéraux, 1997-1998 à 2003-2004	A25
A2-43 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 1997 – 2003	A25
A2-44 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 1997 – 2003	A25
A2-45 :	Conflits de travail par mode de transport, 1997 – 2003	A26
A2-46 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie canadienne, par secteur, 1990 – 2002	A26
A2-47 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1990 – 2002	A27
A2-48 :	Consommation totale d'énergie dans le secteur des transports par province, 1990 – 2002	A28
A2-49 :	Consommation d'énergie dans le secteur routier par province, 1990 – 2002	A28
A2-50 :	Consommation d'énergie dans le secteur de l'aviation par province, 1990 – 2002	A28
A2-51 :	Consommation d'énergie dans le secteur des pipelines par province, 1990 – 2002	A29
A2-52 :	Consommation d'énergie dans le secteur maritime par province, 1990 – 2002	A29

	Titre	Page
A2-53 :	Consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire par province, 1990 – 2002	A29
A2-54 :	Prix du pétrole brut - $CAN et US le baril, 1991 – 2003	A30
A2-55 :	Prix au détail de l'essence ordinaire sans plomb - villes choisies, 1991 – 2003	A30
A2-56 :	Prix au détail du diesel routier - villes choisies, 1991 – 2003	A30
A2-57 :	Composantes du prix au détail des carburants routiers - moyennes nationales 2003	A31
A2-58 :	Prix d'autres carburants de transport, 1991 – 2003	A31
A2-59 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 1996 à 2002	A31
A2-60 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 1996 à 2002	A32
A2-61 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 1996 et 2000 – 2002 (pourcentage des coûts totaux)	A32
A2-62 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2000 – 2002	A33
A2-63 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2003	A34

3. Dépenses des gouvernements en transport

A3-1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement	A35
A3-2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1996-1997 à 2003-2004	A36
A3-3 :	Subventions, octrois et autres contributions fédérales directes par mode, 1996-1997 à 2003-2004	A37
A3-4 :	Recettes des gouvernements provenant des usagers, 1996-1997 à 2003-2004	A38
A3-5 :	Revenus et dépenses en transport par mode et niveau de gouvernement, 1996-1997 à 2003-2004	A39
A3-6 :	Répartition des dépenses provinciales, territoriales et locales de transport par province, 1990-1991 à 2002-2003	A40

4. Sécurité et sûreté des transports

A4-1 :	Résumé des statistiques relatives à la sûreté des transports pour le transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1994 – 2003	A53
A4-2 :	Chemins de fer de compétence fédérale, 1998 – 2003	A54
A4-3 :	Accidents ferroviaires de compétence fédérale par province, 1998 – 2003	A55
A4-4 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau et découlant d'intrusions, 1998 – 2003	A56
A4-5 :	Collisions routières avec victimes et blessés, et taux d'accidents (par 10 000 véhicules enregistrés et milliard de véhicules-kilomètres), 1983 – 2002	A56
A4-6 :	Taux d'accidents ayant fait des victimes (par milliard de véhicules-kilomètres) 2001 et 2002	A57
A4-7 :	Pertes de vie chez les occupants de véhicules automobiles et taux de port de la ceinture de sécurité, 1998 – 2002	A57
A4-8 :	Pourcentage de conducteurs blessés mortellement avec taux d'alcoolémie (>0 mg%) et nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, 1987 – 2001	A57
A4-9A :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 1997 – 2001	A57
A4-9B :	Morts résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 1997 – 2001	A58
A4-10 :	Victimes de la route par catégorie d'utilisateurs, 1997 – 2002	A58
A4-11 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, selon le type de véhicule, 1997 – 2001	A58
A4-12 :	Sinistres maritimes, 1998 – 2003	A59
A4-13 :	Sinistres maritimes par région, 1998 – 2003	A60
A4-15 :	Sinistres maritimes des petits navires canadiens participant à des activités de pêche commerciale, 1993 – 2003	A61
A4-14 :	Sinistres maritimes des petits navires canadiens participant à des activités commerciales, 1998 – 2003	A61
A4-16 :	Accidents d'aviation et morts, 1998 – 2003	A62
A4-17 :	Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents et taux d'accident par type d'exploitant 1998 – 2003	A63
A4-18A :	Accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par province, 1998 – 2003	A64
A4-18B :	Mouvements d'aéronefs et taux d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par province, 1998 – 2003	A65
A4-19A :	Accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses par mode et phase de transport, 1998 – 2003	A65
A4-19B :	Morts et blessés causés par des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1998 – 2003	A66
A4-19C :	Nombre total de morts et de blessés dans des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1998 – 2003	A66

	Titre	Page
6.	**Transport ferroviaire**	
A6-1 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2003	A67
A6-2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2003	A67
A6-3 :	Recettes des chemins de fer, 1990 – 2002	A68
A6-4 :	Emploi dans les chemins de fer, 1990 – 2002	A68
A6-5 :	Consommation de carburant, 1990 – 2002	A68
A6-6 :	Recettes par tonnes-kilomètres du secteur ferroviaire, 1990 – 2002	A69
A6-7 :	Traffic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2002	A69
A6-8 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1990 – 2002	A69
A6-9 :	total des envois annuels par wagons complets par produit, 1992 – 2003	A70
A6-10 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A72
A6-11 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A72
A6-12 :	Exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A73
A6-13 :	Exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A73
A6-14 :	Importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A73
A6-15 :	Importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A74
A6-16 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A74
A6-17 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A75
A6-18 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A75
A6-19 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A76
A6-20 :	Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A76
A6-21 :	Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A76
A6-22 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2003 (Milliers de tonnes)	A77
A6-23 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2003 (Millions de dollars)	A77
A6-24 :	Exportations et importations ferroviaires et maritimes, 1996 – 2002	A77
A6-25 :	Exportations ferroviaires et maritimes selon l'origine, 1996 – 2002	A77
A6-26 :	Exportations ferroviaires et maritimes par produit, 1996 – 2002	A78
A6-27 :	Importations ferroviaires et maritimes selon la destination, 1996 – 2002	A78
A6-28 :	Importations ferroviaires et maritimes par produit, 1996 – 2002	A78
A6-29 :	Voyageurs et voyageurs-kilomètres - VIA Rail et compagnies de chemin de fer de classe II, 1996 – 2002	A79
A6-30 :	Voyageurs des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2002	A79
7.	**Transport routier**	
A7-1 :	Longueur du réseau routier au Canada	A80
A7-2 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1990 – 2003	A80
A7-3 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991 – 2002	A80
A7-4 :	Recettes totales des exploitants de services de transport en commun, 1995 – 2002	A81
A7-5 :	Tendances à long terme des transports en commun – passagers transportés et véhicules-kilomètres, 1981 – 2002	A81
A7-6 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1995 – 2002	A82
A7-7 :	Passagers des autocars et du transport urbain transportés dans l'industrie du transport par autocar, 1985 – 2002	A82
A7-8 :	Ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1988 – 2002	A83
A7-9 :	Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et par province, 2003	A83
A7-10A :	Trafic international des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux flux et la province, 2002	A83
A7-10B :	Trafic interprovincial des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux flux, 2002	A83
A7-11 :	Camionnage pour compte d'autrui par secteur et groupe de produits, 2002	A84
A7-12 :	Les vingt principaux postes frontaliers pour les camions, 1999 – 2003	A85
A7-13 :	Les vingt principaux postes frontaliers pour les automobiles/autres véhicules, 1999 – 2003	A85

Titre *Page*

8. Transport maritime

A8-1 : Nombre de ports sous le contrôle et l'administration de Transports Canada par province, 1996 – 2003 . . A86
A8-2 : Situation des ports régionaux, locaux et éloignés de Transports Canada A86
A8-3 : Profil des administrations portuaires canadiennes, 2002 . . . . . A87
A8-4 : Comparaison des résultats financiers des APC, 2001 et 2002 . . . . . A88
A8-5 : Résultats financiers des principaux ports, 1998 – 2002 . . . . . A88
A8-6 : Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1998-1999 à 2002-2003 . . . . . A88
A8-7 : Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 2001 – 2002 . . . . . A88
A8-8 : Nombre total des missions de pilotage et missions par pilote, 1998 – 2003 . . . . . A89
A8-9 : Mouvements de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2003 . . . . . A89
A8-10 : Trafic par marchandise sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1993 – 2003 . . . . . A89
A8-11 : Aperçu des principaux services de traversier A90
A8-12 : Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1992 – 2003 . . . . A92
A8-13 : Statistiques du trafic maritime au Canada, par secteur, 1986 – 2002 . . . . . A92
A8-14 : Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1988 – 2002 . . . . . A92
A8-15 : Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1994 – 2002 . . . . . A92
A8-16 : Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2002 . . . . . A92
A8-17 : Échanges maritimes outre-mer du Canada, 1986 – 2002 . . . . . A92
A8-18 : Importations/exportations maritimes totales, par produit, 2002 . . . . . A93

9. Transport aérien

A9-1 : Résultats finances des administrations aéroportuaires, 2002 . . . . . A94
A9-2 : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995-1996 à 2003-2004 . A95
A9-3 : Projets approuvés en 2003 dans le cadre du programmes d'aide aux immobilisations aéroportuaires . A96
A9-4 : Frais d'améliorations aéroportuaires dans les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA), 2003 . . A97
A9-5 : Lignes aériennes étrangères offrant des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2003 . . . . . A98
A9-6 : Exploitants de services locaux qui offraient des services réguliers au 31 décembre 2003 . . . . . A99
A9-7 : Licences détenues au 31 décembre 2003 . . . . . A99
A9-8 : Résumé des licences et des permis du personnel au 31 décembre 2003 . . . . . A99
A9-9 : Licences et permis du personnel par province, au 31 décembre 2003 . . . . . A100
A9-10 : profil de la flotte d'aéronefs de loisir au 31 décembre 2003 . . . . . A100
A9-11 : Marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens, par secteur, 1993 – 2002 . . . . A100
A9-12 : Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, par secteur, 1993 – 2002 . . . . . A100
A9-13 : Valeur du commerce international par avion, 1997 – 2003 . . . . . A100
A9-14 : Exportations et importations par avion selon les régions du monde, 2002 et 2003 . . . . . A101
A9-15 : Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international canadien, 2002 et 2003 . . . . . A101
A9-16 : Recettes des passagers embarqués/débarqués, 2002 . . . . . A102
A9-17 : Changements dans les services aériens réguliers intérieurs en 2002 . . . . . A103
A9-18 : Changements dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2002 . . . . . A103
A9-19 : Changements aux services internationaux réguliers en 2002 . . . . . A104
A9-20 : Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2002 et 2003 . . . . . A104
A9-21 : Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région secteur intérieur, décembre 2002 et 2003 . . A105
A9-22 : Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2003 . . . . . A106

LISTE DES FIGURES DE L'ADDENDA

Titre *Page*

6. Transport ferroviaire

A6-1 : Trafic intermodal du CN et du CP, 1996 – 2002 . . . . . A71
A6-2 : Origine et destination du trafic intermodal du CN et du CP en Amérique du nord, 1996 – 2002 . . . . . A71
A6-3 : Part du trafic intermodal – Rail, 1996 – 2002 . . . . . A71
A6-4 : Croissance du trafic CSWP et RSWP du CN et du CP, 1996 – 2002 . . . . . A71

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

- En 2003, l'économie canadienne a nettement ralenti, affichant un taux de croissance réel de 1,7 %.
- L'affaiblissement des exportations l'a emporté sur la vigueur soutenue des dépenses de consommation et la relance des investissements des entreprises, et a contribué au ralentissement de l'économie.
- L'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), la maladie de la vache folle, la panne de courant en Ontario et dans le Nord-Est des États-Unis, sans oublier l'appréciation de la valeur du dollar canadien, ont toutes contribué au ralentissement de l'économie.
- L'augmentation soutenue de la valeur du dollar canadien a empêché les exportateurs de tirer parti de la relance de l'économie aux États-Unis au cours de la deuxième moitié de l'année.
- Le taux de croissance du secteur des services (2,2 %) a dépassé celui du secteur des biens (1,8 %).
- La valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine a nettement augmenté tout au long de 2003, pour passer d'un plancher de 0,635 $US à un plafond de 0,773 $US à la fin de l'année. Sa valeur moyenne durant l'année a augmenté de 12,1 % par rapport à 2002.
- L'indice des prix à la consommation a augmenté de 2,8 % en 2003. Alors que les prix de l'énergie ont progressé de 7,9 %, les prix des transports ont augmenté pour leur part de 5,2 % en 2002.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 0,2 % en 2003.
- La population a augmenté de 0,9 % et l'emploi, de 2,3 %.
- La Saskatchewan et l'Alberta ont été les deux seules provinces en 2003 à afficher une croissance économique plus lente qu'en 2002. Terre-Neuve et Labrador, en revanche, a à nouveau affiché la croissance la plus vigoureuse.
- Les échanges entre le Canada et les États-Unis ont reculé du record de 589 milliards $ atteint en 2000 à 531 milliards $ en 2003.
- Les entreprises de camionnage ont concentré 63 % des échanges avec les États-Unis, les compagnies de chemin de fer, 17 %, les pipelines, 10 %, le transport aérien, 6 %, et le transport maritime, 3 %.
- Près de 78 % du commerce (en termes de valeur) entre le Canada et les États-Unis transporté par camion a transité par six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie/Niagara Falls, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et Pacific Highway en Colombie-Britannique.
- En termes de volume, les pipelines ont représenté la plus grosse part des échanges, à hauteur de 33 %, le camionnage se classant au deuxième rang, avec 28 %, suivi du transport maritime, avec 20 %, et du transport ferroviaire, avec 19 %.
- En 2003, le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis s'est chiffré à 185 milliards $, les importations étant plus importantes que les exportations, et les transports maritime et aérien dominant ces échanges sur le plan de la valeur et du volume.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont légèrement reculé en 2002. Sur les dépenses de transport d'ordre touristique, le transport aérien a affiché la baisse la plus importante. En 2003, les déplacements intérieurs ont progressé, les voyages internationaux ont ralenti. Les voyages effectués par des Canadiens vers des pays autres que les États-Unis ont par contre augmenté en 2003.
- Le transport par pipeline et le transport aérien ont tous les deux entraîné une augmentation de 5,2 % de la consommation d'énergie intérieure en 2003. La consommation d'énergie du transport routier a augmenté de 2,2 %, alors que celle des transports ferroviaire et maritime a reculé respectivement de 9,3 % et de 10,2 %.

- La productivité du secteur des transports a progressé de façon marginale en 2002.
- Les services de transport commerciaux ont représenté 4 % du PIB du Canada mesuré en termes de valeur ajoutée. Par rapport au PIB des provinces/territoires, l'Île-du-Prince-Édouard a affiché une hausse d'à peine 2,2 % du PIB en 2002, alors que le Manitoba a affiché l'augmentation la plus importante, à hauteur de 6 %. Sur les activités de transport commerciales saisies dans le PIB, l'Ontario et le Québec en ont concentré 58 %, contre 28 % à l'Alberta et à la Colombie-Britannique.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB en 2002.
- La demande finale globale relative aux transports a représenté 13 % des dépenses totales dans l'économie en 2003.

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

- Durant l'exercice 2002-2003, les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement se sont chiffrées à 19,5 milliards $, soit 1,2 milliard $ de plus qu'en 2001-2002. Tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette hausse.
- Les droits et les recettes fiscales perçus par l'État auprès des usagers des transports se sont élevés à 14 milliards $, soit 7,7 % de plus que l'année d'avant, dont 74 % provient des taxes sur le carburant routier.
- En 2003-2004, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient se chiffrer à 1,9 milliard $, soit une hausse de 6,1 % par rapport à 2002-2003.
- En 2003-2004, l'ensemble des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral devrait atteindre 805 millions $.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré 17 milliards $ aux transports en 2002-2003, dont environ 79 % aux routes et aux autoroutes.
- En 2002-2003, les gouvernements ont consacré 14 milliards $ aux routes, et les dépenses publiques consacrées aux services de transport en commun se sont chiffrées à 2,6 milliards $. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire.
- En 2003, deux ententes de contribution pour des améliorations à des autoroutes ont été signées avec les provinces de l'Ontario et du Québec en vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR). Dix-neuf projets ont été annoncés pour une contribution fédérale totalisant 264,4 millions $, le tout visant à accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier national.
- En 2003, en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds sur l'infrastructure frontalière, plus de 20 projets de transport (routier et transport en commun) ont été annoncés par les Ministres des Transports et de l'Infrastructure représentant une contribution fédérale de l'ordre de 2,2 milliards $.
- En 2003, un processus bi-national de planification et d'approbation pour un croisement nouveau ou amélioré de la rivière séparant Windsor et Détroit a été annoncé (la part du gouvernement fédéral est de 1,3 millions $) en vertu de la composante pour l'intégration du réseau national du Programme stratégique d'infrastructure routière.
- Afin d'améliorer les liens internationaux vitaux du Sud de l'Ontario, plus de 300 millions des fonds fédéraux frontaliers seront investis à l'amélioration des 4 postes frontaliers les plus importants du Canada ou 65,2 % de notre commerce avec les États-Unis transite : Windsor, Niagara, Fort Érié et Sarnia.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

- Le nombre d'accidents dans chacun des modes de transport a augmenté en 2003 (pour les statistiques routières, les données les plus récentes concernent 2002). Malgré cette hausse, le nombre d'accidents dans tous les modes a été inférieur au nombre moyen d'accidents déclarés les cinq années précédentes. Le nombre d'accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses a reculé en 2003. Le nombre de victimes d'accidents maritimes et ferroviaires a diminué en 2003.
- Les accidents ferroviaires ont augmenté de 4,5 % en 2003, alors que le nombre de victimes a baissé de 20 %. Les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion ont continué de représenter la majorité des accidents mortels (95 %) et des accidents faisant des blessés graves (92 %) en 2003. Le nombre de victimes résultant d'accidents aux passages à niveau a reculé de 46 en 2002 à 27 en 2003, alors que le nombre de blessés graves a augmenté de 42 à 50.

- Les accidents maritimes ont progressé en 2003, avec 483 sinistres intéressant des bâtiments canadiens, contre 421 en 2002 et 457,4 en moyenne au cours de la période 1998-2002. Cette augmentation est largement attribuable à la hausse des accidents de navigation et des accidents à bord des navires canadiens. Au total, 19 victimes et 30 pertes de navire confirmées ont été signalées en 2003. Les bateaux de pêche ont représenté 54 % du total des sinistres maritimes déclarés, contre 35 % aux bâtiments commerciaux.
- Les accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada ont augmenté de 8 % en 2003 surtout en raison d'une hausse du nombre d'accidents survenus à des exploitants privés. Le nombre d'accidents mortels est demeuré pratiquement le même en 2003 et en 2002 (respectivement 31 et 30), alors qu'il y a eu 8 victimes de plus. Par rapport à la moyenne quinquennale 1998-2002, le nombre d'accidents en 2003 a reculé de 8 % et il y a eu moins d'accidents mortels et de décès.
- En 2002, en ce qui concerne le bilan de sécurité routière, on a observé une hausse de 3,4 % des collisions faisant des blessés par rapport à 2001. Il y a également eu une augmentation des victimes de la route (dont le nombre est passé de 2 781 à 2 936) et une augmentation de 3 % des blessés de la route.
- Chaque année, il y a plus de 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses. En 2003, presque toutes ces expéditions sont parvenues à destination sans incident, à l'exception de 358 accidents. Sur ce nombre, seulement deux ont été causés par les marchandises dangereuses proprement dites. La majorité des décès et des blessures sont causés par l'accident (par exemple, une collision) plutôt que par un contact avec la marchandise dangereuse.
- En 2003, la confiance du public dans la sûreté du système de transport a continué de croître. Avec le concours du gouvernement, de l'industrie et d'autres intervenants, Transports Canada a pris de nouvelles initiatives de sûreté dans tous les moyens de transport et a continué d'apporter les améliorations à la sûreté annoncées en 2001.
- En 2003, de concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), Transports Canada a renforcé la sûreté aérienne au Canada en établissant des règlements de sûreté et en actualisant les normes de contrôle des passagers et la formation des agents de contrôle; en élaborant les prescriptions techniques d'un renforcement du système de laissez-passer de zone réglementée pour les employés des aéroports; et en concevant des instruments permettant de mesurer les performances des systèmes avancés de détection des explosifs.
- Des progrès ont été enregistrés dans l'adoption et la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires grâce à l'élaboration de lignes directrices visant les évaluations et les plans de sûreté des navires et des installations portuaires, à des consultations sur l'élaboration du cadre de réglementation et à la préparation d'un programme de surveillance, de conformité et d'application.
- Dans le domaine de la sûreté ferroviaire, on a procédé en 2003 à l'élaboration d'une déclaration de principe canado-américaine sur les menaces à la sûreté et à la contrebande visant les mouvements ferroviaires vers le Sud.
- La Déclaration canado-américaine sur une frontière intelligente a continué d'être mise en œuvre, et s'est concentrée sur l'amélioration des infrastructures, les systèmes de transport intelligents et la protection des infrastructures essentielles.
- En 2003, Transports Canada a poursuivi l'Initiative d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire, avec une emphase sécurisant un accès à des équipes industrielles qualifiées d'intervention d'urgence en cas d'incident terroriste impliquant des marchandises dangereuses.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

- En 2001, 34 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada ont été attribuables au secteur des transports : 77 % au transport routier, 9 % au transport aérien, 4 % au transport ferroviaire et 6 % au transport maritime.
- Entre 1980 et 2002, la consommation d'essence routière est demeurée relativement stable. Il a fallu attendre 1998 pour que la consommation d'essence retrouve les niveaux de 1980. Depuis lors, la consommation d'essence n'a pas cessé de grimper.
- Entre 1980 et 2002, la consommation de carburant diesel routier a augmenté de 140 %, ce qui s'explique en grande partie par le caractère évolutif de l'industrie du transport des marchandises, notamment par le passage à un environnement « juste à temps » et par la déréglementation économique des activités de transport.
- Durant la même période, les émissions de GES du secteur aéronautique ont augmenté de 33 %.

- Entre 1980 et 2002, les émissions de GES du secteur ferroviaire ont reculé d'environ 15 %, en dépit d'une hausse du trafic.
- Les émissions du secteur maritime ont reculé de 27 % entre 1980 et 2002.
- Le secteur des transports représente 52 % des émissions globales d'oxydes nitreux (NO_x) et 21 % des émissions de composés organiques volatils (COV), qui sont les deux principaux ingrédients du smog.
- Depuis 15 ans, les émissions de polluants atmosphériques attribuables aux transports ont diminué.
- En 2003, Transports Canada a élaboré sa *Stratégie du développement durable 2004-2006*, laquelle comporte sept défis stratégiques. La Stratégie a été déposée devant le Parlement en février 2004.
- En 2002, le gouvernement du Canada a ratifié le Protocole de Kyoto et, par le biais du budget 2003, a alloué 2 milliards $ aux initiatives visant à atténuer les changements climatiques dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*. Un milliard de dollars a été attribué en 2003, dont 250 millions $ ont été réservés aux mesures dans le secteur des transports.
- Un certain nombre d'importantes mesures de transport (initiatives) ont bénéficié de ce financement, notamment la consommation efficace de carburant des véhicules, les véhicules de haute technologie et les carburants de substitution comme les piles à combustible, l'éthanol, le biodiesel et le gaz naturel. L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises en a elle aussi profité. Celle-ci comporte trois volets : le Programme de démonstration de transport durable des marchandises; les accords volontaires conclus entre le gouvernement fédéral et les associations modales; et la formation et la sensibilisation des transporteurs de marchandises. Par ailleurs, Transports Canada et Ressources naturelles Canada codirigent le nouveau Programme d'efficacité énergétique et de carburants pour le transport commercial.
- En 2003, 8 des 15 propositions municipales préparées et évaluées en vertu du Programme de démonstration en transport urbain, initiative de 40 millions $ visant à faire la démonstration et l'évaluation des conséquences de stratégies intégrées pour réduire les émissions de GES des transports urbains, ont été retenues pour être mises en œuvre.
- Les investissements de 3 milliards $ dans les infrastructures annoncés dans le budget fédéral de 2003 sont un autre volet des efforts déployés pour réduire les émissions de GES.
- En 2003, on a publié le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, qui relève de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999), de même que le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé.
- Le budget fédéral de 2003 prévoit le déblocage de 475 millions $ sur cinq ans pour accélérer l'assainissement des sites fédéraux contaminés au Canada.
- En 2003, un certain nombre d'initiatives ont été prises dans les provinces et les municipalités pour améliorer la durabilité du réseau de transport : l'essai d'un « biodiesel » mélangé à de l'huile de colza-canola dans une partie du parc de la Commission des transports en commun de Saskatoon et du ministère de la Voirie de la Saskatchewan; une subvention pour la conception, la mise au point et l'essai de biodiesels pour les autobus de transport en commun du Manitoba dans les prairies canadiennes; une subvention pour évaluer l'adoption de carburants de substitution dans les véhicules circulant dans la région de la vallée de la rivière Rouge au Manitoba; un programme de rabais fiscaux en Ontario pour les véhicules utilisant des carburants de substitution; un plan de 10 ans pour agrandir et revoir les infrastructures de transport en commun de l'Ontario; l'achèvement d'un programme pilote consistant à utiliser des carburants mélangés à 20 % de biodiesel dans les autobus de la Société de transport de Montréal; la publication au Nouveau-Brunswick d'un plan stratégique dont l'un des neuf objectifs stratégiques est d'être « respectueux de l'environnement et proactif ».

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Aucune voie n'a été abandonnée en 2003 et seule une longueur infime de voies a fait l'objet d'une cession.
- Les voies et les installations au Québec appartenant à la Canadian American and Quebec Southern Railway ont été cédées à la Montreal, Maine & Atlantic Railway. Le Canadien National (CN) a cédé des voies en Saskatchewan à une compagnie de chemin de fer appelée « Prairie Alliance for the Future ».
- Sur les recettes ferroviaires globales en 2002, 88,5 % ont été générées par le CN, par le Canadien Pacifique (CP) et par VIA Rail.
- Les chemins de fer de classe I ont consommé 1,8 milliard de litres de carburant en 2002, contre 1,9 milliard en 1990.
- Le CN a déclaré une hausse de 2 % des tonnes-kilomètres transportées en 2002 par rapport à 2001, alors que la production du CP a reculé de 3,3 %.

- En 2003, le nombre de wagons de chemin de fer chargés a légèrement reculé à 259,8 millions de tonnes. Dans l'Ouest du Canada, la baisse a été de 2 % alors que, dans l'Est du Canada, l'augmentation a été de 1 %.
- Les expéditions de charbon et de coke ont reculé de 14 % en 2003, celles de produits chimiques, de 4 %, à 14,4 millions de tonnes, celles de minerai de fer, de 14 %, à 31,7 millions de tonnes, et celles de produits forestiers, de 4 %, à 42,6 millions de tonnes. Pendant ce temps, les expéditions de céréales, de produits forestiers, d'engrais et de produits automobiles ont augmenté en 2003.
- Les exportations par chemin de fer en tonnage ont augmenté de 6,4 % en 2003 pour atteindre 69,9 millions de tonnes, les produits forestiers, les produits chimiques et les produits fertilisants comptant pour la majeure partie de ce trafic. La part la plus importante du volume des exportations ferroviaires à destination des États-Unis est provenue de l'Ontario (28 %).
- En 2003, il y a eu une légère baisse du tonnage des importations par chemin de fer, qui a reculé à 20,5 millions de tonnes. Les produits chimiques, les produits agricoles et alimentaires, les céréales et les métaux ont représenté 59 % du volume total des importations. Les importations de produits automobiles ont continué de se classer au premier rang. L'Ontario a dominé la scène sur le plan des importations ferroviaires, à hauteur de 53 % du volume total.
- Fort Frances et Sarnia, toutes les deux en Ontario, ont représenté respectivement 19,7 % et 16,8 % des exportations ferroviaires, les produits forestiers, les engrais et les produits chimiques étant les principaux produits exportés via ces postes frontaliers. Sur le plan de la valeur, les postes frontaliers qui se sont classés en tête au chapitre des produits automobiles ont été Sarnia et Windsor.
- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 82 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2002, soit 11 % de moins qu'en 2001.
- La Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan sont demeurées les principaux points d'origine des exportations ferroviaires-maritimes en 2002, en dépit de baisses par rapport à l'année précédente. Les exportations de charbon et de céréales ont toutes les deux reculé, mais les exportations d'engrais ont progressé. Les importations ferroviaires-maritimes ont légèrement augmenté en 2002, et le Québec et l'Ontario sont demeurés les deux principales destinations de ce trafic.
- Le trafic ferroviaire voyageurs interurbain a augmenté de 1,7 % en 2002. VIA Rail a signalé une hausse légèrement plus forte de 3 %.
- La productivité des transporteurs ferroviaires de marchandises a progressé de 2,4 % en 2002.
- La productivité de VIA Rail a pour sa part reculé de 1,2 % en 2002.

TRANSPORT ROUTIER

- En 2003, la *Loi sur les transports routiers* (LTR) a été modifiée.
- Des modifications au règlement fédéral sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux (autobus et camions) et au Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers ont été publiés en 2003 dans la partie I de la *Gazette du Canada*.
- En 2003, la Colombie-Britannique a été la seule province à signaler des réformes administratives du règlement en vigueur sur les autobus/autocars.
- Le gouvernement américain a pris de nouvelles mesures de sûreté à la frontière en 2003, notamment en imposant de nouvelles prescriptions au transport d'explosifs et en exigeant des préavis sur les expéditions de denrées alimentaires.
- Les poids lourds et les véhicules de tourisme qui ont franchi la frontière canado-américaine ont à nouveau diminué en 2003.
- TransForce Income Fund s'est classée en tête de liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada au chapitre du nombre total de véhicules (tracteurs-remorques) que compte son parc.
- Les entreprises de camionnage transportant des marchandises diverses ont représenté 62 % des recettes globales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 2002, alors que la part des entreprises de camionnage spécialisées a diminué de façon marginale.
- Si l'on en croit l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2002, il y avait 17,3 millions de véhicules légers (c.-à-d. d'une masse brute inférieure à 4 500 kg) au Canada, dont 10,4 millions de voitures de tourisme et familiales, 2,5 millions de véhicules appartenant à la catégorie des fourgonnettes, 3 millions de camionnettes et 1,3 million de véhicules utilitaires sports (VUS).

- Les fourgonnettes, les VUS et les camions légers ont représenté 42 % des véhicules-kilomètres en 2002. Ils ont parcouru en moyenne une distance supérieure à celle des voitures de tourisme et des familiales (18 100 km contre 15 800 km) et ont affiché un taux d'occupation des véhicules légèrement plus élevé (1,65 personne).
- On a dénombré en moyenne 550 véhicules par tranche de 1 000 habitants au Canada en 2002.
- Toujours selon l'Enquête sur les véhicules au Canada, il y avait 580 000 poids lourds (d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg) au Canada, dont 315 000 étaient des camions de taille moyenne pesant entre 4 500 et 15 000 kg, et près de 268 000 étaient des camions de classe 8 pesant plus de 15 000 kg.
- L'Ontario (38 %), l'Alberta (24 %) et le Québec (13 %) ont concentré 75 % du parc des poids lourds.
- Les poids lourds ont représenté 18 milliards de véhicules-kilomètres en 2002, contre moins de 5,5 milliards pour les camions de taille moyenne.
- Les mouvements à vide ont représenté 16 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds, contre environ 8 % pour les camions de taille moyenne en 2002.
- En 2002, le trafic national et transfrontalier des compagnies de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes respectives de 8,3 et 7,3 milliards $. Six groupes de produits ont compté pour 81 % de ces recettes : produits manufacturés, denrées alimentaires, produits forestiers, produits métalliques et sidérurgiques, produits automobiles/de transport et produits en plastique/chimiques.
- L'Ontario a dominé la scène avec 36 % du trafic intraprovincial, 33 % du trafic interprovincial et 44 % du trafic transfrontalier assuré par des camions. Les courants d'échange les plus denses se sont faits entre l'Ontario et le Centre des États-Unis et entre l'Ontario et le Sud des États-Unis, avec respectivement 18,4 et 11,4 milliards de tonnes-kilomètres.
- La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a chuté de 1,8 % en 2002.
- Étant donné que les prix ont plus augmenté en moyenne que les coûts unitaires, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie s'est amélioré en 2002.
- Les recettes des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 7 % en 2002. Les prix ont progressé de 2,9 % et la production, de 2,5 %.
- La productivité a reculé de 3,7 % et les coûts de transport en commun par unité de production ont augmenté de 4,8 % en 2002.

TRANSPORT MARITIME

- En 2003, le Canada a imposé de nouvelles limites par incident de déversement d'hydrocarbures par les navires-citernes dans le cadre de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, approuvées par l'Organisation maritime internationale.
- En 2003, l'Organisation maritime internationale a adopté un protocole portant création d'un fonds supplémentaire qui procure un troisième niveau d'indemnisation aux victimes de dommages par la pollution due aux hydrocarbures.
- Le rapport d'examen de la *Loi maritime du Canada* a été publié en 2003.
- À la fin de l'année, 99 ports et installations portuaires régionaux/locaux et éloignés demeuraient sous le contrôle de Transports Canada.
- Les recettes d'exploitation totales des administrations portuaires canadiennes (APC), qui sont des ports financièrement autonomes essentiels au commerce intérieur et international, se sont chiffrées à 279 millions $ en 2002, soit 13 millions $ de plus qu'en 2001, alors que les dépenses ont reculé de 6,7 millions $. Vancouver et Sept-Îles ont déclaré les hausses de recettes les plus importantes. Le bénéfice net des ports des APC a diminué de 3,7 millions $ en 2002.
- Le tonnage manutentionné par les APC a reculé de 219,9 millions de tonnes en 2001 à 215,1 millions de tonnes en 2002. Vancouver (29 %), Saint John (12 %), Sept-Îles (9 %), Montréal (9 %) et Québec (8 %), représentant 67 % du total des marchandises manutentionnées par les APC.
- En 2002, les APC ont manutentionné 52,7 % de l'ensemble du trafic portuaire.
- À la fin de 2003, sur le nombre total de ports de pêche, 670 étaient gérés par des administrations portuaires et 353 étaient des ports pour petites embarcations gérés par le ministère des Pêches et des Océans du Canada.
- En 2003, seule l'Administration de pilotage des Grands Lacs a essuyé une perte nette.
- La Garde côtière canadienne (GCC) travaille au développement d'un système automatique d'identification qui va permettre d'améliorer la surveillance des navires avec l'identification et le suivi des navires en temps quasi-réel lorsqu'ils approchent et opèrent dans les eaux canadiennes.

- Les deux principaux tronçons de la Voie maritime du Saint-Laurent (le tronçon Montréal–lac Ontario et le tronçon du canal Welland) ont assuré le transport d'environ 40,87 millions de tonnes de marchandises durant la saison 2003, soit 1,3 % de moins qu'en 2002.
- Les services de traversier ont transporté environ 39 millions de passagers et 15,4 millions de véhicules en 2003.
- Le trafic des paquebots de croisière internationaux a diminué pour la première fois en 21 ans. Il a également diminué aux ports de Montréal, de Québec et de Saint John, mais il a augmenté à Halifax.
- Les marchandises intérieures chargées et déchargées dans les ports canadiens ont augmenté à 62,6 millions de tonnes en 2002, soit une hausse de 1,35 % par rapport à 2001.
- Au total, 282,7 millions de tonnes de marchandises internationales ont été manutentionnées dans les ports canadiens, contre 286,9 millions de tonnes en 2001. Sur ce total, 114,3 millions de tonnes étaient des marchandises du Canada à destination et en provenance des États-Unis, ce qui marque une légère hausse par rapport à 2001, alors que 168,4 millions de tonnes concernaient les échanges maritimes entre le Canada et d'autres pays étrangers (en dehors des États-Unis).
- La valeur du commerce maritime international du Canada en 2002 s'est chiffrée à 103,2 milliards $, à l'exclusion des expéditions via les ports américains.

TRANSPORT AÉRIEN

- Air Canada s'est placée sous la protection de la justice en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) le 1er avril 2003, et le conseil d'administration du transporteur a accepté de nouveaux capitaux propres d'une valeur de 650 millions $ de Trinity Investments pour l'aider à se sortir de la protection de la LACC.
- En mars 2003, l'Organisation mondiale de la santé a émis un avis mondial au sujet de pays comme le Canada comptant des cas confirmés de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). Six mesures spéciales de dépistage ont été mises en place dans six aéroports canadiens : Toronto, Vancouver, Ottawa, Calgary, Dorval (Trudeau) et Mirabel.
- La Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a publié deux rapports en 2003 au sujet de l'année 2002. Même si le nombre de plaintes a poursuivi sa tendance à la baisse, les difficultés de l'industrie, la baisse des recettes et l'augmentation des coûts se sont soldées par des règlements nécessitant des négociations difficiles pour parvenir à des solutions acceptables.
- Un examen détaillé de la politique des loyers du gouvernement fédéral aux aéroports loués du Réseau national d'aéroports (RNA) a été mené avec le concours d'experts financiers indépendants et indépendamment de l'élaboration d'un projet de loi sur les aéroports du Canada.
- En 2003, un examen a été lancé des espaces occupés par les ministères et organismes fédéraux dans les principaux aéroports du RNA.
- Une étude a été entreprise pour analyser la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports cédés depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports.
- Des modifications au règlement sur les systèmes de réservation informatisés ont été proposées le 25 octobre 2003 et publiées dans la *Gazette du Canada*.
- Le droit sur la sécurité des passagers du transport aérien, imposé pour financer les coûts de renforcement du système de sécurité du transport aérien mis en place après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, a été ramené de 24 $ à 14 $ pour les voyages aller-retour effectués à l'intérieur du Canada le 1er mars 2003.
- La mise en place nationale de l'initiative visant la collecte et la diffusion électroniques de statistiques sur le transport aérien a débuté le 1er avril 2003 pour permettre la collecte électronique de toutes les statistiques opérationnelles sur le transport aérien rapportées par environ 170 transporteurs aériens nationaux, américains et étrangers desservant les aéroports du Canada.
- Depuis le 22 septembre 2001, alors que les compagnies d'assurances internationales ont supprimé leur niveau de couverture préalable, le gouvernement fédéral a versé des indemnités à court terme pour les responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme, les renouvelant pour des périodes de 90 jours.
- Un nouvel accord canado-américain sur le précontrôle aux aéroports est entré en vigueur le 2 mai 2003, officialisant le précontrôle des passagers en transit à l'aéroport de Vancouver et prévoyant son introduction aux aéroports de Calgary, Montréal et Toronto.
- Plusieurs nouvelles désignations ont été annoncées par le ministre des Transports en 2003 dans le cadre de la nouvelle politique sur les désignations multiples, laquelle permet à tous les transporteurs d'assurer des vols internationaux réguliers sur n'importe quel marché aérien, peu importe leur taille : Air Canada (Cuba), Air Transat (République dominicaine et Mexique), HMY Airways (Mexique), Skyservice Airlines (République dominicaine et Royaume-Uni) et Zoom Airlines (République dominicaine, Mexique et Royaume-Uni).

- Le Canada a participé à des négociations ou des consultations sur des accords de service aérien avec sept pays en 2003 : le Vietnam, la France, la Russie, le Luxembourg, Israël, Singapour et le Chili.
- En 2003, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a financé 43 projets dans 31 aéroports se rapportant à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation.
- En dépit de la baisse du trafic passagers en 2002, les recettes d'ensemble des neuf plus gros aéroports du RNA ont augmenté de 6 %.
- Avec ses filiales, Air Canada est demeurée le transporteur aérien dominant du Canada en 2003, avec des recettes de 8,2 milliards $ entre le 1er octobre 2002 et le 30 septembre 2003. La compagnie a desservi 62 villes au Canada, 49 aux États-Unis et 43 dans 30 pays à l'étranger. Elle possède trois filiales à 100 % : Air Canada Jazz, Zip Air et Vacances Air Canada. Elle offre également des services d'affrètement de luxe aux équipes sportives et aux entreprises sous la raison sociale de Jetz. Quatre exploitants de services locaux indépendants ont offert des services régionaux pour le compte d'Air Canada : Air Creebec, Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air.
- Les transporteurs à faibles coûts qui ont offert des services intérieurs et transfrontaliers en 2003 englobaient WestJet, CanJet et Jetsgo.
- Les transporteurs d'affrètement canadiens qui ont assuré des services à l'échelle nationale et internationale en 2003 englobaient Air Transat, Skyservice Airlines, HMY Airways et Zoom Airlines.
- Parmi les compagnies aériennes qui assurent des vols réguliers et d'affrètement tout au long de l'année dans le Grand Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North et Air North. Aklak Air, Kenn Borek Air et North-Wright Airways complètent les autres transporteurs en offrant des vols à destination des localités les plus éloignées de l'Arctique.
- Douze compagnies américaines ont desservi 18 villes canadiennes, tandis que 36 compagnies étrangères ont desservi le Canada au départ de 47 destinations internationales dans 34 pays.
- Un certain nombre de compagnies tout-cargo ont assuré des vols en avion à réaction en 2003 pour le compte de la Société canadienne des postes, des compagnies de messageries, des transitaires, des groupeurs et des expéditeurs : All-Canada Express, Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express.
- À la fin de 2003, on comptait plus de 2 300 licences de compagnie aérienne en service, ce qui témoigne du grand nombre de compagnies aériennes qui exploitent des services au Canada.
- Le segment des affaires du transport aérien a continué de croître en 2003, essentiellement grâce à la copropriété.
- En 2002, les recettes totales générées par l'industrie du transport aérien ont reculé de 3,5 %, soit la deuxième baisse d'affilée.
- La productivité est demeurée la même en 2002 et les prix des facteurs ont augmenté de 2,8 %. WestJet et Air Transat ont déclaré une augmentation de leurs bénéfices.
- Le commerce aérien entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis est demeuré inchangé 2003 comme en 2002, avec une hausse des exportations contrecarrée par une baisse des importations. Depuis l'an 2000, le commerce aérien de marchandises entre le Canada et les États-Unis chute, une baisse qui a été plus importante pour les importations.
- En 2002, le nombre de tonnes transportées par des transporteurs aériens canadiens est resté essentiellement le même qu'en 2001, avec une hausse de 5 % sur les marchés internationaux et une baisse de 11 % du fret aérien destiné aux États-Unis.
- Le trafic aérien passagers a diminué de 2 % en 2003 pour s'établir à 54 millions de passagers. Le trafic transfrontalier a été le segment le plus touché avec une baisse de 4 %.

INTRODUCTION 1

En s'appuyant sur les données disponibles les plus récentes, le rapport annuel de 2003 présente la situation des transports au Canada.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. L'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant qui définit les responsabilités concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

- de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;
- de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;
- de la mesure dans la laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;
- de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le rapport 2003 est le huitième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*. Il présente un aperçu de la situation des transports au Canada reposant sur les toutes dernières données rendues publiques. Toutes les données accessibles en 2003 sont incluses; autrement les données de l'année la plus récente ont été utilisées. La portée du rapport ne se limite pas aux champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. L'exhaustivité du rapport est unique en dépit du fait qu'il n'aborde que de façon limitée les questions de transport urbain et de transport intermodal.

Depuis quelques années, le rapport est complété par un addenda affiché sur le site Web de Transports Canada. Cet addenda contient des renseignements plus détaillés sur les sujets abordés dans l'aperçu des transports au Canada. Depuis le rapport annuel de 2002, la portée du rapport a été préservée, même si l'on fait un plus grand usage de l'addenda, ce qui permet un examen plus succinct de la situation des transports au Canada. Le lecteur désireux de consulter des données plus détaillées ou chronologiques est à nouveau invité cette année à consulter l'addenda sur le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca. Les renvois à l'addenda se trouvent soit dans le texte proprement dit, soit dans les notes de bas de page du texte, soit encore dans les tableaux et les figures. Les données que contiennent les tableaux ou qui ont servi à établir les figures dans le rapport de l'an dernier ont été actualisées dans le rapport de cette année ou elles se trouvent dans les tableaux de l'addenda. En outre, tous les rapports annuels depuis celui de l'an 2000 sont faciles à consulter sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca. Il est possible de se procurer sur demande les rapports des années antérieures.

Les transports sont omniprésents dans la vie des Canadiens. Les transports ouvrent de nouveaux marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés; ils appuient les entreprises du secteur tertiaire et atténuent les difficultés posées par la topographie du pays. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles témoignent des rapports d'interdépendance entre les transports et la trame économique et sociale de notre société et, à l'instar de cette dernière, les besoins des transports évoluent avec le temps.

1 INTRODUCTION

Les fluctuations de l'activité économique à l'échelle régionale ou sectorielle ont résolument des conséquences sur la situation des transports. En effet, la demande de services de transport est dictée par les besoins de tous les secteurs de l'économie. Voilà pourquoi le rapport de cette année commence à nouveau par un examen des performances de l'économie canadienne (chapitre 2). Des données détaillées sur l'emploi, les échanges commerciaux et le tourisme figurent cette année dans l'addenda, où l'on trouvera également des renseignements détaillés sur la consommation d'énergie du secteur des transports.

Le chapitre 3 présente les données les plus récentes sur les dépenses et les recettes de l'État dans le secteur des transports. Ce chapitre traite de l'exigence que contient l'alinéa 52*b*) au sujet de l'obligation qui incombe au ministre des Transports de déposer son rapport annuel. Certaines des dépenses publiques consacrées aux transports visent expressément les infrastructures du réseau de transport. Le secteur privé engage lui aussi des dépenses et des investissements dans le réseau de transport du Canada, mais il n'en est pas question dans ce chapitre. Le lecteur ne doit pas oublier que le secteur public n'est pas le seul à planifier ou à contrôler tous ces investissements et dépenses.

Le chapitre 4 se penche sur les questions de sécurité et de sûreté dans le réseau de transport. La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour le Canada. Ce chapitre résume les statistiques les plus récentes sur les accidents et les incidents par mode afin de donner un aperçu à jour. Depuis les événements du 11 septembre 2001, on attache plus d'importance au renforcement des mesures de sûreté dans le réseau de transport, et ce chapitre donne un aperçu des initiatives prises dans ce sens.

Le chapitre 5 porte une attention particulière aux tendances en matière environnementale des transports et aborde spécifiquement la question des changements climatiques et des émissions polluantes de l'air associées avec les activités de transport urbain. Compte tenu de l'engagement pris par le Canada envers le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique, ce chapitre donne un aperçu des éléments préliminaires des interventions que le Canada se propose de prendre pour faire face aux changements climatiques. Ce chapitre analyse également les autres questions environnementales qui se rattachent aux activités de transport, plus particulièrement celles liées à la qualité de l'air et à la pollution de l'eau. Un survol d'initiatives entreprises par les provinces et les municipalités en matière de transport durable est aussi présenté.

Les chapitres 6 à 9 contiennent les données les plus récentes sur les transports, selon les différents modes. Pour le transport ferroviaire (chapitre 6), le transport maritime (chapitre 8) et le transport aérien (chapitre 9), les données sont structurées ainsi : activités spéciales en 2003, infrastructures, structure de l'industrie, niveaux d'activité dans le transport des marchandises et des passagers et, s'il y a lieu, intermodalisme et résultats. L'ensemble des transports routiers a été regroupé dans le chapitre 7, selon la même structure que l'on trouve dans les trois chapitres modaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources à l'extérieur de Transports Canada. Même si c'est d'abord et avant tout aux organisations qui établissent et qui publient les données utilisées qu'il appartient de les valider, nous nous sommes efforcés d'en assurer la qualité et aussi de tenir compte de leurs limites. Chaque fois que des problèmes ont été identifiés au sujet des données, ils ont été signalés au moyen de notes de bas de page. À l'intérieur des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport, aucun effort n'a été ménagé pour chercher à résoudre les problèmes de données identifiés. Aussitôt que l'exactitude des données a été confirmée, leur qualité n'a plus été contestée. Ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner le manque de données et ne propose pas non plus de perspective prospective du réseau de transport du Canada.

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE 2

La croissance de l'économie canadienne a ralenti en 2003.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DU CANADA

Après une solide croissance en 2002, l'économie canadienne a considérablement ralenti en 2003 et affiché une croissance réelle du produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché de 1,7 %, soit la moitié de celle de l'année précédente. Même si les dépenses de consommation sont restées dynamiques et que les investissements des entreprises se sont redressés, l'économie a été touchée par plusieurs facteurs qui ont affaibli les exportations. L'année a débuté avec vigueur, avec une croissance trimestrielle de 2,5 % aux taux annuels. L'économie a fléchi au deuxième trimestre, la croissance reculant de 1,0 %, essentiellement à cause des répercussions de l'épidémie de SRAS, de la maladie de la vache folle et de l'appréciation de valeur du dollar canadien. Pendant le restant de l'année, l'économie a affiché une croissance modérée, même si la panne de courant qui a paralysé l'Ontario et le Nord-Est des États-Unis a réduit la production au mois d'août et que la montée constante de la valeur du dollar canadien a empêché les exportateurs de profiter de la reprise de l'économie américaine.

Les dépenses de consommation ont augmenté de 3,3 % en termes réels en 2003, ce qui a à nouveau donné une solide impulsion à l'économie. La faiblesse des taux d'intérêt et la bonne croissance de l'emploi expliquent cette progression. Les ventes de véhicules neufs ont été inférieures de 6,4 % à ce qu'elles étaient en 2002, mais néanmoins toujours le deuxième niveau le plus élevé jamais atteint. En 2003, 217 800 nouvelles habitations ont été mises en chantier, soit le plus haut niveau depuis 1988. Même si la construction résidentielle a progressé de 7,5 %, cela n'a représenté que la moitié du taux de croissance de 2002. Les investissements dans les machines et les équipements ont augmenté de 5,0 %, enrayant la baisse des deux années précédentes. Les dépenses de l'État consacrées aux biens et aux services ont augmenté de 3,0 % et les investissements de l'État ont progressé de 5,8 %. La grande faiblesse de l'économie a été le secteur du commerce, où les exportations de biens et de services ont reculé de 2,1 %, pendant que les importations augmentaient de 4,0 %.

Le tableau 2-1 illustre les indicateurs économiques généraux au Canada en 2003.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES GÉNÉRAUX, 2003

	2003	% de changement 2002 - 2003	% de changement annuel 1997 - 2002
PIB au coût des facteurs (millions $ de 1997)			
Ensemble de l'économie	1 012 891	2,1	4,0
Produits	316 129	1,8	3,1
Forestiers	5 990	3,5	0,8
Miniers *	35 573	4,4	0,1
Manufacturés	177 007	(0,2)	4,5
Bâtiment	54 727	4,3	4,1
Services	696 762	2,2	4,4
Commerce de détail	56 665	2,2	5,6
Transports et entreposage	458 002	(0,2)	2,6
Commerce de marchandises (millions $)			
Exportations	401 527	(3,1)	6,4
Importations	341 317	(4,2)	5,1
Revenus (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	22 694	1,9	4,0
Dollar canadien			
(cents US par unité)	71,4	12,1	(2,5)
Emplois (milliers)	15 746	2,2	2,3
Population (milliers)	31 630	0,9	1,0
Prix			
Ensemble de l'économie (1997 = 100)	111,2	3,4	1,5
Transports	141,4	5,2	2,1

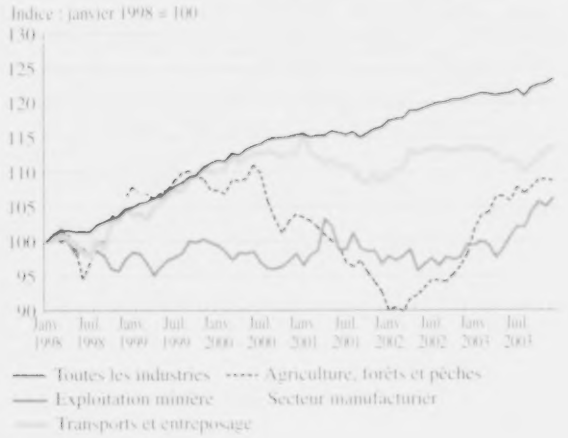
Sources : Statistique Canada [illegible] ; Banque du Canada

Le PIB par industrie a augmenté de 2,1 % en termes réels en 2003. Le secteur de la production de biens a progressé de 1,8 %, pendant que le secteur tertiaire connaissait une hausse de 2,2 %. La principale faiblesse sur le plan des biens a été le secteur manufacturier, qui a vu sa production reculer de 0,2 %, ce qui reflète l'effet néfaste que l'augmentation de la valeur du dollar canadien a eu sur les échanges commerciaux. Le secteur du bâtiment a été vigoureux, puisque sa production a augmenté de 4,3 %. L'industrie minière a elle aussi affiché de bons résultats, reflétant les prix élevés des minéraux et le développement des mines de diamant. Le

secteur agricole a fait un bond de 22,1 % après trois années de baisses successives. En dépit du conflit sur le bois d'œuvre et des feux de forêt en Colombie-Britannique, l'industrie forestière a affiché une croissance modeste grâce à une augmentation des exportations de bois d'œuvre et des prix dans la deuxième moitié de l'année. Du côté du secteur tertiaire, l'industrie du commerce de détail a progressé de 2,2 % tandis que les consommateurs ont continué d'acheter des biens. L'épidémie de SRAS a eu des répercussions néfastes sur les services touristiques. Le PIB des transports et les activités d'entreposage ont légèrement reculé, de 0,2 %, ce qui reflète le fléchissement des activités dans le secteur manufacturier.

La figure 2-1 illustre l'évolution du PIB réel depuis 1998.

FIGURE 2-1 : PIB RÉEL PAR PRINCIPAL SECTEUR, 1998 – 2003

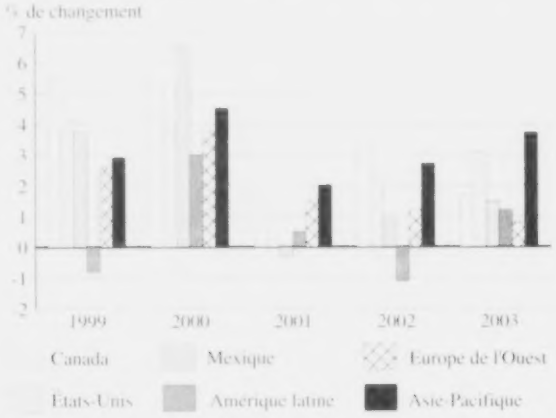


Source : Statistique Canada, cat. 15-001.

L'économie mondiale a amorcé sa relance après le ralentissement de ces dernières années. En 2003, pour la deuxième année d'affilée, l'économie mondiale a affiché une hausse de son taux de croissance, rapportant une augmentation de 2,4 % en termes réels. Ce taux n'était que de 2,0 % en 2002 et de 1,4 % en 2000. L'économie des États-Unis a commencé à afficher des signes de redressement, réagissant à des stimulus monétaires et fiscaux. Le PIB réel des États-Unis a progressé de 3,1 %, contre 2,2 % en 2002. Comme au Canada, les consommateurs américains ont continué d'acheter des biens tandis que les entreprises augmentaient leurs investissements et les dépenses de l'État ont été vigoureuses ainsi que les exportations. L'économie du Mexique a progressé de 1,5 % en 2003, contre 0,9 % l'année d'avant, ce qui a un rapport avec la relance de l'économie aux États-Unis. La croissance économique en Amérique latine a été positive : même si le Brésil était en récession, d'autres pays comme l'Argentine ont connu une forte croissance. L'Europe de l'Ouest a affiché une croissance inférieure à 1,0 % en 2003, ce qui reflète les effets de l'augmentation de la valeur de l'euro sur ses exportations. Les deux plus grandes économies, celles de l'Allemagne et de la France, n'ont affiché aucune croissance réelle, respectivement de 0,0 % et 0,3 %, alors que l'économie du Royaume-Uni a progressé d'à peine 2,0 %. L'économie de la région de l'Asie–Pacifique a augmenté de 3,7 %, soit le plus fort taux de croissance de toutes les régions, en dépit de l'effet néfaste du SRAS. Le Japon, la deuxième plus grande économie mondiale, a connu une croissance réelle de 2,5 % après deux ans de croissance pratiquement nulle. L'économie chinoise a progressé de 7,7 % en 2003.

La figure 2-2 compare les économies d'autres régions du monde entre 1999 et 2003.

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL, CANADA VERSUS D'AUTRES RÉGIONS 1999 – 2003



Note : PIB aux prix du marché.

Source : Global Insight, Statistique Canada, cat. 13-001, Bureau of Economic Analysis des États-Unis.

En 2003, les exportations de biens ont reculé de 3,1 %, alors que les importations baissaient de 4,2 %. Cela a entraîné une hausse de 2,3 milliards $ de l'excédent commercial. Les exportations vers les États-Unis et le Japon ont reculé respectivement de 4,6 % et 3,8 %, alors que les exportations vers l'Union européenne ont fait un bond de 6,2 %. Les importations de ces trois principaux partenaires commerciaux ont régressé.

La valeur du dollar canadien par rapport à celle de la devise américaine a nettement augmenté durant la majeure partie de 2003, passant d'un plancher de 0,635 $US le premier jour de place à un record de 0,773 $US à la fin décembre. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a progressé de 12,1 % par rapport à 2002. Cette augmentation de valeur du dollar canadien s'explique par une baisse générale de la valeur du dollar américain.

Les prix généraux de l'économie dans son ensemble, mesurés par le déflateur du PIB, ont augmenté de 3,4 % en 2003, contre 0,9 % en 2002. L'indice moyen des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,8 %, contre 2,2 % l'année précédente. Les consommateurs ont payé en moyenne 7,9 % de plus pour l'énergie en 2003 qu'en 2002. Les prix des transports ont augmenté de 5,2 %, les primes d'assurance des véhicules ayant fait un bond de 8,4 % durant l'année.

Si le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 1,9 % en 2003, il n'a en fait progressé que de 0,2 % en termes réels. Il faut rapprocher ces chiffres d'augmentations de 3,5 % en termes nominaux et de 1,6 % en termes réels en 2002.

En 2003, le nombre moyen des actifs est passé à 15 746 000, soit une augmentation annuelle de 2,2 % pour une deuxième année consécutive. La population du Canada au milieu de l'année est passée à 31,6 millions d'habitants, soit une hausse de 0,9 % mais une baisse par rapport à la croissance de 1,1 % au cours des deux années antérieures.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

En 2003, toutes les provinces, sauf la Saskatchewan et l'Alberta, ont enregistré un taux de croissance inférieur à celui de 2002. L'épidémie de SRAS et la vigueur du dollar ont fait fléchir l'activité économique dans l'ensemble du pays. Comme en 2002, l'économie de Terre-Neuve et Labrador a affiché le plus fort taux de croissance du PIB de toutes les provinces, ce qui s'explique par la production de pétrole et la vitalité du secteur du bâtiment. Le tourisme a pâti à l'Île-du-Prince-Édouard, même si le secteur du bâtiment y a été vigoureux. En Nouvelle-Écosse, le secteur primaire a subi une baisse en raison de la faiblesse des pêches et de la production de gaz naturel; la construction résidentielle a été forte, mais le secteur manufacturier a été plutôt faible. Au Nouveau-Brunswick, le secteur manufacturier a progressé en raison des expéditions d'essence, et les investissements dans la construction non résidentielle ont nettement augmenté, profitant du développement énergétique et de la modernisation du réseau routier. L'Ontario et le Québec ont été durement touchés par l'appréciation de la valeur du dollar canadien, qui a nui aux exportations du secteur manufacturier. Dans les deux provinces, il y a eu un véritable bond du secteur du bâtiment. Une croissance à deux chiffres dans le secteur agricole a insufflé une certaine vigueur aux économies du Manitoba et de la Saskatchewan. L'Alberta a continué d'attirer des gens grâce à ses emplois, ce qui a entraîné une forte demande dans le secteur du commerce de détail et en gros. L'industrie bovine canadienne, dont 70 % est située en Alberta, a été gravement touchée par la détection d'un cas de maladie de la vache folle. L'économie chancelante de la Colombie-Britannique s'explique par l'appréciation du dollar canadien, l'impact du conflit canado-américain sur le bois d'œuvre et l'ampleur des feux de forêt sur le secteur forestier. Le trafic touristique en provenance d'Asie a beaucoup souffert du SRAS. La croissance économique des territoires a fait un bond grâce au développement des mines de diamant.

Le tableau 2-2 illustre la croissance économique des provinces en 2002-2003.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES, 2002/03

(PIB au coût des facteurs en $ de 1997)

	2002-2003 (% de changement)	*1997-2002 (% de changement)*
Terre-Neuve et Labrador	5,9	6,1
Île-du-Prince-Édouard	3,3	3,6
Nouvelle-Écosse	2,5	4,2
Nouveau-Brunswick	2,6	3,8
Québec	1,7	4,2
Ontario	1,6	4,7
Manitoba	2,1	3,0
Saskatchewan	5,4	0,9
Alberta	3,3	3,6
Columbie-Britannique	1,4	2,5
Territoires	15,3	5,4

1 Prévision.

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

COMMERCE INTERNATIONAL[1] ET FLUX DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

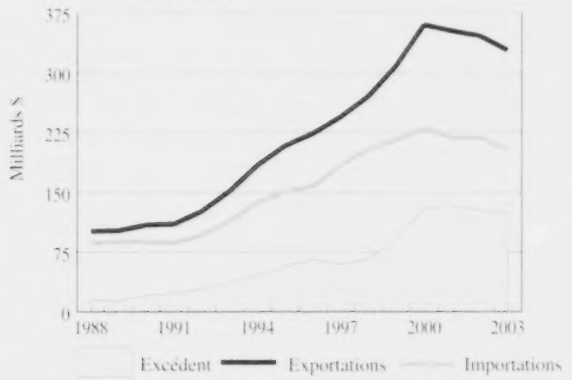
À la fin de 2003, l'excédent commercial du Canada avec le reste du monde est tombé à son plus bas niveau depuis 1999, étant donné la diminution des exportations et des importations de biens.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 2003, les États-Unis ont été à nouveau et de loin le plus important partenaire commercial du Canada, représentant 75 % (en valeur) de l'ensemble du commerce du Canada avec le monde. En 1988, ce pourcentage se chiffrait à 69 %. Plus de 86 % des exportations totales du Canada étaient destinées aux États-Unis. En 1988, ce chiffre atteignait 73 %. Par opposition, les importations du Canada en provenance des États-Unis ont oscillé entre 64 % et 68 % du total des importations au cours de la période 1988-1998, avant de tomber au niveau plancher de 61 % en 2003. Il s'ensuit que l'excédent commercial annuel du Canada avec les États-Unis a connu une croissance moyenne annuelle de 15 % depuis 1988.

1 Les statistiques dont il est fait état dans le présent rapport sont fondées sur les données des douanes, car les données détaillées sur les produits, les moyens de transport et les régions géographiques sont uniquement présentées sur la base des statistiques douanières.

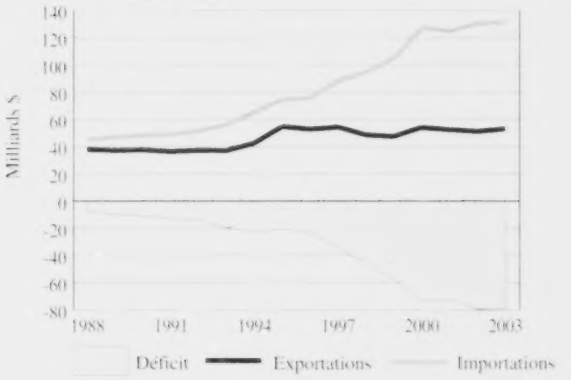
FIGURE 2-3 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1988 – 2003



Note : Données sur les échanges commerciaux fournies par les services des douanes; données préliminaires pour 2003.

Source : Transports Canada, adapté des données sur le commerce international de Statistique Canada.

FIGURE 2-4 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS, 1988 – 2003



Note : Données sur les échanges commerciaux fournies par les services des douanes; données préliminaires pour 2003.

Source : Transports Canada, adapté des données sur le commerce international de Statistique Canada.

La figure 2-3 indique la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis entre 1988 et 2003.

Après avoir atteint un sommet de 589 milliards $ en 2000, le commerce entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 531 milliards $ en 2003. En valeur, le camion a assuré 63 % de ces échanges commerciaux, suivi du train (17 %), des pipelines (10 %), de l'avion (6 %) et du transport maritime (3 %). Les entreprises de camionnage ont été le moyen de transport prédominant des exportations (53 %) et des importations (80 %). Selon le volume, ce sont les pipelines qui se sont classés au premier rang, à hauteur de 33 % (essentiellement des exportations), suivis par le camion (28 %), le transport maritime (20 %) et le train (19 %).

Le flux des échanges le plus important entre le Canada et les États-Unis a intéressé l'Ontario et le centre des États-Unis[2], et a totalisé 169 milliards $. Ce chiffre comprend 94 milliards $ à destination et en provenance du Michigan à lui seul. Quatre des six principaux courants d'échanges entre le Canada et les États-Unis ont concerné l'Ontario. Près de 78 % du commerce entre le Canada et les États-Unis transporté par camion (selon la valeur) s'est concentré sur six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et le Pacific Highway en Colombie-Britannique.

COMMERCE AVEC D'AUTRES PAYS

En 2003, le commerce entre le Canada et les autres pays s'est chiffré à 185 milliards $, dont les importations ont concentré 132 milliards $. Ce commerce a enregistré des déficits depuis 1988, vu que les importations d'autres pays ont généralement dépassé les exportations du Canada vers ces mêmes pays. Comme en témoigne la figure 2-4, les déficits commerciaux se sont creusés au rythme moyen annuel de 17 % depuis 1988.

Sur le plan de la valeur et du volume, les transports maritime et aérien ont été les modes prédominants, en assurant le mouvement de plus de 90 % des échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer. En 2003, six courants d'échanges ont représenté près de 75 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis. Quatre de ces courants ont été bidirectionnels entre les provinces de l'Est et l'Europe de l'Ouest (15 milliards $ d'exportations, 40 milliards $ d'importations) et entre les provinces de l'Ouest et les pays d'Asie (13 milliards $ d'exportations, 18 milliards $ d'importations). Les autres courants bidirectionnels ont été axés sur les importations destinées aux provinces de l'Est en provenance des pays d'Asie (34 milliards $) et des pays d'Amérique latine (17 milliards $), essentiellement le Mexique.

Pour d'autres précisions sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et d'autres pays, voir les tableaux A2-1 à A2-9 de l'addendum.

2 Le centre des États-Unis comprend les États limitrophes de la région des Grands Lacs (Michigan, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin) de même que le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

TOURISME

En 2002, les dépenses touristiques au Canada ont atteint 51,8 milliards $, soit une hausse de 0,3 % par rapport à 2001, alors que les dépenses des Canadiens ont augmenté de 1,8 % et que celles des étrangers ont reculé de 2,6 %. Les dépenses touristiques de transport se sont chiffrées à 19,9 milliards $, soit une hausse de 0,8 % en dépit d'un repli de 1,7 % des dépenses consacrées aux voyages en avion. Au cours des neuf premiers mois de 2003, le total des dépenses touristiques s'est chiffré à 38,3 milliards $, soit une baisse de 0,9 % par rapport à la même période en 2002. Cette baisse reflète les répercussions de l'épidémie de SRAS.

Les voyages intérieurs[3] ont progressé de 3,2 % en 2002 par rapport à 2001, année où 187,8 millions de voyages ont été effectués au Canada. Les déplacements en automobile de moins de 24 heures, qui concentrent 47,9 % du total des voyages intérieurs, ont régressé de 1,9 %, alors que les voyages en automobile de plus de 24 heures, qui représentent 44,8 % des voyages intérieurs, ont progressé de 10,4 %. Les voyages en avion ont diminué, aussi bien les voyages de moins de 24 heures que ceux de plus de 24 heures. Les déplacements intraprovinciaux de moins de 24 heures ont accusé une baisse, alors que les déplacements intraprovinciaux de plus de 24 heures de même que les déplacements interprovinciaux de moins et de plus de 24 heures ont augmenté.

Comme l'indique le tableau 2-3, les voyages internationaux, à destination et en provenance du Canada, ont reculé de 7,1 % par rapport à 2003, ce qui est analogue à la baisse de 6,9 % enregistrée en 2002. Les voyages effectués par les Canadiens aux États-Unis sont restés pratiquement inchangés, les voyages de moins de 24 heures en automobile restant stables et les voyages en automobile de plus de 24 heures chutant de 2,6 %. Les voyages effectués par les Canadiens vers des pays autres que les États-Unis ont augmenté de 8,4 %. Les voyages au Canada par des non-résidents ont baissé de 13,3 %, et les voyages de résidents des États-Unis et d'autres pays ont régressé dans les mêmes proportions. Pour plus de précisions sur les déplacements touristiques, voir les tableaux A2-10 à A2-20 de l'addendum.

TABLEAU 2-3 : VOYAGES INTERNATIONAUX, 2003

	2003	*% de changement par rapport à 2002*
Voyages des Canadiens	39 224 830	0,0
Aux États-Unis	34 151 233	(1,2)
Automobile	28 358 326	(0,7)
Moins de 24 heures	20 863 577	0,0
Plus de 24 heures	7 494 749	(2,6)
Vers tous les autres pays	5 073 597	8,4
Voyages des non-résidents	38 902 631	(13,3)
par des résidents des É.-U.	35 509 444	(13,1)
Automobile	28 749 248	(14,0)
Moins de 24 heures	19 629 552	(14,0)
Plus de 24 heures	9 119 696	(14,0)
Voyages de tous les autres non-résidents	3 393 187	(15,6)
Total des voyages internationaux	78 127 461	(7,1)

Source : Statistique Canada, cat. 66-001.

EMPLOI

Il y avait approximativement 830 000 emplois dans le secteur des transports en 2003. Ce chiffre a dû être estimé car l'information ayant trait à l'emploi pour certains modes n'était pas disponible. L'emploi dans le secteur des services de transport aérien a crû en 2003 pour atteindre 79 600. C'était la première hausse depuis l'an 2000 alors que l'emploi dans ce secteur totalisait 86 000. L'estimé pour le transport ferroviaire prévoit à nouveau une réduction de l'emploi en 2003, avec l'emploi chutant à 37 300 par rapport au chiffre de 39 500 en 2001. Suite aux hausses des dépenses gouvernementales par le gouvernement, l'emploi dans la construction et l'entretien d'autoroutes s'est accru au cours des deux dernières années pour atteindre le chiffre estimé de 76 300 en 2003.

Pour plus de détails sur les données sur l'emploi et les salaires dans le secteur des transports, veuillez consulter les tableaux A2-21 à A2-45 de l'addendum.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Après le léger repli enregistré en 2001, la consommation totale d'énergie canadienne s'est redressée en 2002, augmentant de 3,4 %. Les secteurs les plus vigoureux ont été le bâtiment (+ 13 %) et l'exploitation minière (+ 6,5 %). Les seules industries à afficher des baisses de consommation d'énergie ont été les forêts (- 6,2 %) et l'agriculture (- 5,7 %). La consommation d'énergie du secteur des transports, qui représente toujours 34 % de la consommation globale, a augmenté de 1,7 % après deux années de baisse d'affilée.

Les secteurs du transport par pipeline et du transport aérien ont tous les deux affiché une hausse de 5,2 % pour l'année, alors que la consommation d'énergie dans le secteur du transport routier a progressé de 2,2 %. À l'autre extrémité du spectre, les transports ferroviaire et maritime ont vu chuter leur consommation d'énergie respectivement de 9,3 % et de 10,2 %. Pour d'autres précisions sur la consommation d'énergie dans le secteur des transports, voir les tableaux A2-46 à A2-53 de l'addendum.

3 Les voyages intérieurs désignent des voyages d'au moins 80 km depuis le lieu de résidence habituel d'un voyageur, à l'exclusion des déplacements à destination ou en provenance du lieu de travail ou de l'école.

PRODUCTIVITÉ ET ÉVOLUTION DES PRIX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Après une solide croissance annuelle de la productivité durant la première moitié des années 1990, les hausses de productivité dans certains secteurs des transports (ferroviaire, aérien et routier) ont ralenti durant la deuxième moitié de la décennie, pour n'être plus que de 1,6 % par an. La croissance de productivité en 2002 a été marginale.

Les prix[4] des transports ont suivi ces mêmes tendances en termes réels durant la première moitié des années 1990. Entre 1996 et 2002, cependant, les prix des services de transport ont affiché une hausse annuelle de 1,5 %, soit 0,2% de plus que celle de l'économie. En 2002, les prix des transports ont progressé de 2,7 %.

En raison de la baisse des prix des transports et de la vigueur des échanges commerciaux au cours de la première moitié des années 1990, les activités de transport ont pratiquement été le double de la croissance de l'économie durant la même période. Entre 1996 et 2002, la production des transports a légèrement dépassé celle du reste de l'économie. Pour plus de précisions sur la productivité et l'évolution des prix du secteur des transports, voir les tableaux A2-54 à A2-62 de l'addendum.

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

PRODUCTION À VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

Des estimations[5] de la valeur ajoutée de la production existent pour les services de transport assurés par des entreprises commerciales ou pour le compte d'autrui. Ces estimations ne tiennent pas compte des services de transport assurés par des entreprises pour leurs propres besoins, comme les entreprises privées de camionnage.

En 2003, les entreprises de transport commerciales au Canada ont représenté 40,1 milliards $ en dollars de 1997, ou 4 % du PIB à valeur ajoutée; ce pourcentage est le même que celui observé en 2002. Le camionnage est incontestablement le secteur le plus important, puisqu'il représente 12,3 milliards $, ou 1,2 % de la production globale. Le transport aérien et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 3,7 milliards $ (0,4 %) et 5,6 milliards $ (0,6 %).

Le tableau 2-4 compare la contribution des différents moyens de transport au PIB du Canada en 2003.

TABLEAU 2-4 : TRANSPORT COMMERCIAL EN PROPORTION DU PIB, 2003

	Millions de $ constants de 1997[1]	*% du PIB*
Secteur		
Transport aérien	3 722	0,4
Transport ferroviaire	5 630	0,6
Transport maritime	1 259	0,1
Camionnage	12 261	1,2
Transports en commun	3 095	0,3
Autobus interurbains et ruraux	209	0,0
Divers transports de surface de passagers	1 853	0,2
Autres entreprises de transport	12 108	1,2
Industries des transports	40 137	4,0

1 PIB aux prix de base.

2 Comprend les services panoramiques et touristiques, postaux et de messageries, ainsi que les activités de soutien des autres moyens de transport, comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, et le chargement et le déchargement des wagons de chemin de fer.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0019 de CANSIM.

DEMANDE LIÉE AUX TRANSPORTS

En 2003, le total des dépenses de transport par rapport à la demande finale de biens a représenté 13,0 % des dépenses de l'économie canadienne. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,5 % du PIB. Ces dépenses ont augmenté de 1,9 % par rapport à 2002. Cette croissance est nettement inférieure au taux de croissance moyen de 5,1 % enregistré les cinq années précédentes et reflète une diminution de 6,0 % des achats de véhicules automobiles. Les achats de matériels de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont concentré 4,0 % du PIB, alors que les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, dont les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et d'immatriculation, ont représenté 3,5 % de plus. Les dépenses personnelles consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1,0 % du PIB total. Pour une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport, voir le tableau A2-63 de l'addendum.

Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB en 2002. Les investissements des entreprises dans les transports, qui représentent 2,3 % du PIB, ont monopolisé la part la plus importante. En 2003, les investissements des entreprises dans les transports ont fléchi de 2,5 %, tandis que les investissements des entreprises dans les matériels de transport ont diminué

4 Les prix ne comprennent pas les frais ou les taxes ajoutés aux tarifs et excluent aussi les prix des dépenses personnelles liées à l'automobile.

5 La mesure de la production à valeur ajoutée est désignée sous l'expression de production nette. Elle équivaut à la production brute ou au chiffre d'affaires global diminué des biens et des services achetés par une entreprise comme facteurs de production intermédiaires et n'englobe que les facteurs primaires comme la main-d'œuvre.

de 4,6 %. Les investissements de l'État ont été dominés par les dépenses consacrées au réseau routier, qui représentent 85 % des dépenses d'investissement de l'État dans les transports et qui ont concentré 0,6 % du PIB. Pour d'autres précisions sur les dépenses de l'État consacrées aux transports, voir le chapitre 3 du présent rapport.

Dans le secteur des transports, les exportations et les importations ont été dominées par le commerce des pièces automobiles. En 2002, les exportations de matériels automobiles, y compris des pièces, ont concentré 7,2 % du PIB, contre 6,3 % aux importations. Les exportations de pièces automobiles ont reculé de 9,4 % en 2003, et les importations, de 5,0 %.

TABLEAU 2-5 : DEMANDE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PIB, 2003

	Millions de $ 2003	*% du PIB 2003*	*% de croiss. annuelle 2002-2003*	*% de croiss. annuelle 1997-2002*
Dép. personnelles consacrées aux transports	**103 006**	**8,5**	**1,9**	**5,1**
Matériels de transport neufs et d'occasion	48 013	4,0	(1,6)	5,7
Dépenses d'entretien et de réparation	14 148	1,2	7,4	5,7
Autres services liés aux matériels de transport	6 961	0,6	3,8	3,6
Achat de services de transport commercial	11 982	1,0	(0,1)	2,1
Investissements dans les transports	**34 431**	**2,8**	**(1,7)**	**N/D**
Investiss. des entreprises dans les transports	27 801	2,3	(2,5)	N/D
Infrastructures de transp. (routes et voies ferrées)	2 146	0,2	(0,2)	8,8
Matériels de transport	22 592	1,9	(4,6)	5,9
Inventaires	3 063	0,3	14,6	N/D
Investissements publics dans les transports	6 630	0,5	1,4	2,2
Infrastructures de transport (routes)	5 667	0,5	3,1	0,1
Matériels de transport	963	0,1	(7,9)	19,9
Dépenses publiques de transport[1]	**12 980**	**1,1**	**4,5**	**2,1**
Entretien des routes	8 580	0,7	6,7	5,7
Subventions versées aux transports en commun	2 617	0,2	9,3	(0,9)
Autres dépenses	1 783	0,1	(10,1)	(6,3)
Exportations	**97 959**	**8,1**	**(9,2)**	**6,7**
Produits automobiles	87 941	7,2	(9,4)	6,9
Transports commerciaux	10 018	0,8	(7,5)	5,2
Importations	**90 843**	**7,5**	**(5,0)**	**5,8**
Produits automobiles	76 357	6,3	(6,3)	6,0
Total de la demande finale de transport	**157 533**	**13,0**	**(2,1)**	**N/D**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 214 601**	**100,0**	**5,2**	**5,5**
Total de la demande intérieure de transport	147 675		0,9	N/D
Demande intérieure finale	**1 157 613**		**5,0**	**5,2**

1. Données relatives à 2002; les taux de croissance par rapport à l'année d'avant interessent 2001.

Note : N/D = Non disponible.

Source : Comptes nationaux des revenus et des dépenses de Stat. Canada, Transports Canada.

La demande intérieure de transport a représenté 12,8 % de la demande intérieure finale en 2002. Ce pourcentage est inférieur à celui de la demande finale de transport, ce qui reflète l'importance des produits automobiles dans le commerce extérieur du Canada.

Le tableau 2-5 ventile la demande de transport en pourcentage du PIB.

IMPORTANCE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX POUR LES ÉCONOMIES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Le tableau 2-6 illustre l'importance des transports commerciaux dans le PIB des provinces et des territoires. En 2002, c'est au Manitoba que les transports commerciaux ont revêtu le plus d'importance, puisqu'ils ont représenté 6,0 % du PIB; à l'Île-du-Prince-Édouard, ils ont représenté à peine 2,2 % du PIB. La majeure partie des activités de transport commercial se déroulent en Ontario et au Québec, qui, ensemble, concentrent près de 58 % du total des transports commerciaux mesuré en fonction du PIB. L'Alberta et la Colombie-Britannique confondues représentent 28 %.

TABLEAU 2-6 : TRANSPORT COMMERCIAL EN POURCENTAGE DU PIB PAR PROVINCE ET TERRITOIRE, 2002

	Millions de $ constants de 1997	*% du total canadien*	*% du total provincial/ territorial*
Terre-Neuve et Labrador	420,3	1,0	3,3
Île-du-Prince-Édouard[1]	67,6	0,2	2,2
Nouvelle-Écosse[1]	974,3	2,4	4,3
Nouveau-Brunswick[1]	954,9	2,4	5,2
Québec	8 895,1	21,9	4,1
Ontario	14 698,1	36,2	3,5
Manitoba[1]	1 919,9	4,7	6,0
Saskatchewan	1 034,7	2,6	3,7
Alberta	5 034,6	12,4	4,1
Colombie-Britannique	6 354,3	15,7	5,4
Territoires[1]	193,6	0,5	4,1

Note : PIB aux prix de base.

1. Comprend l'entreposage.
2. Comprend le transport par pipeline.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0025 de CANSIM.

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS DANS LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

En 2002, les Canadiens ont consacré 101,1 milliards $ aux transports. Les habitants de l'Ontario ont dépensé 40 % de ce montant, ceux du Québec, 23 %, ceux de Colombie-Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 11 %.

Par habitant, ce sont les habitants du Yukon qui ont consacré le plus d'argent aux transports, soit en moyenne 3 877 $ en 2002, alors que les habitants du Nunavut sont ceux qui en ont dépensé le moins, à peine 1 035 $. Seuls les habitants de l'Ontario et de l'Alberta ont dépensé plus que la moyenne nationale, qui s'est chiffrée à 3 222 $.

En moyenne, 15,4 % des dépenses personnelles totales engagées au Canada ont été consacrées aux transports en 2002. Les dépenses personnelles de transport au Nouveau-Brunswick ont représenté 16,3 % du total des dépenses personnelles, soit le pourcentage le plus élevé de toutes les provinces ou des territoires.

En 2002, les dépenses personnelles de transport ont représenté 9,2 % de la demande intérieure finale au Canada. Elles se sont chiffrées à plus de 9,0 % au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario, mais à seulement 6,9 % au Yukon, 3,8 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 2,0 % au Nunavut.

Le tableau 2-7 illustre les dépenses personnelles consacrées aux transports par province et territoire en 2002.

TABLEAU 2-7 : TOTAL DES DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR PROVINCE ET TERRITOIRE, 2002

	Millions de dollars	*Dollars par habitant*	*% des dépenses personnelles totales prov./terr.*	*% des dépenses totales de transport au Canada*	*% de la demande finale intérieure des prov./terr.*
Terre-Neuve et Labrador	1 390	2 677	15,2	1,4	8,0
Île-du-Prince-Édouard	372	2 725	14,9	0,4	8,5
Nouvelle-Écosse	2 661	2 850	14,7	2,6	8,3
Nouveau-Brunswick	2 234	2 977	16,3	2,2	9,6
Québec	23 031	3 130	16,1	22,8	9,7
Ontario	40 480	3 346	15,4	40,1	9,4
Manitoba	3 091	2 675	13,6	3,1	8,3
Saskatchewan	2 716	2 729	13,9	2,7	8,0
Alberta	11 408	3 663	15,8	11,3	8,3
Colombie-Britannique	12 749	3 098	14,2	12,6	8,9
Yukon	117	3 877	16,0	0,12	6,9
Territoires du Nord-Ouest	136	3 292	13,4	0,13	3,8
Nunavut	30	1 035	7,4	0,03	2,0
Canada	**101 058**	**3 222**	**15,4**	**100,0**	**9,2**

Source : Statistique Canada

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS

3

Au cours de l'année fiscale 2002-03, tous les niveaux de gouvernements au Canada ont accru leurs dépenses consacrées au transport, une hausse totalisant 1,3 milliard $.

Ce chapitre donne un aperçu des recettes et des dépenses de transport par ordre de gouvernement. Il analyse les dépenses consacrées par le fédéral aux infrastructures et aux services de transport selon deux catégories : les activités qui ont un rapport avec l'exploitation et celles qui se rapportent à la sécurité, à la sûreté et aux politiques. Il souligne également les recettes fédérales et provinciales des usagers des transports, ventile les dépenses par ordre de gouvernement et, enfin, présente les dépenses fédérales consolidées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Pendant plusieurs années, les dépenses publiques consacrées aux transports ont oscillé entre 17 et 19 milliards $. Cependant, comme en témoigne le tableau 3-1, les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement ont fait un bond en 2002-2003 pour atteindre 19,5 milliards $, soit une hausse de 1,2 milliard $, ou 6,2 %, par rapport à l'année précédente. Tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette hausse. Même si l'on s'attend à ce que les dépenses du fédéral consacrées aux transports en 2003-2004 n'augmentent que marginalement, les recettes non fiscales provenant des usagers des transports devraient reculer de 4,5 %. Les dépenses confondues des gouvernements provinciaux, territoriaux et des administrations locales ont augmenté de 1,0 milliard $, ou de 6,2 %, en 2002-2003. Au cours des quatre dernières années, les dépenses de transport engagées par les gouvernements provinciaux ont chuté de 756 millions $. Les administrations locales dans les provinces ont également majoré leurs dépenses de transport en 2002-2003, puisque celles-ci ont progressé de 1,4 milliard $ depuis 1999-2000.

Les droits et les recettes fiscales que tous les gouvernements perçoivent auprès des usagers des transports ont atteint 14,9 milliards $ en 2002-2003, soit une hausse de 7,7 % par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES PAR LES GOUVERNEMENTS AUX TRANSPORTS

(millions de dollars)

	1999-2000	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*[6]
Dépenses de Transports Canada (brutes)[1]	1 252	1 233	1 529	1 352	1 412
Autres dépenses fédérales (brutes)	740	777	783	1 165	1 253
Dépenses provinciales/territoriales[2]	8 861	7 476	7 671	8 105	N/D
Dépenses locales[3]	7 466	8 477	8 254	8 868	N/D
Total des dépenses brutes de transport	18 319	17 961	18 283	19 491	2 724
Dépenses brutes par habitant	599	586	580	619	0
Recettes de Transports Canada	386	352	371	423	358
Autres recettes fédérales[4]	46	45	44	470	424
Recettes fiscales spécifiques provenant des usagers des transports[5]	13 335	13 214	13 309	13 979	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Exclut les transferts de 22 millions $ aux sociétés d'État qui n'ont pas pris part à des activités de transport au cours des deux derniers exercices et les dépenses de ACSTA comprises avec d'autres dépenses fédéral.
2. Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
3. Selon l'année civile, après déduction des transferts fédéraux et provinciaux. Révisions supérieures à 1 milliard $ en 2001-2002.
4. Recettes des services de la Garde côtière, des usagers des petits ports et des droits pour la vente des passagers du transport aérien.
5. Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.
6. Dépenses prévues et/ou encourues.

Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères fédéraux; ministères provinciaux et territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

DÉPENSES FÉDÉRALES AYANT UN RAPPORT AVEC LES INSTALLATONS ET LES SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement du Canada assure l'exploitation de routes et de ponts, d'aéroports, de ports et havres, ainsi que de services de navigation et de sauvetage maritimes (Garde côtière). Il fournit également des services modaux de sécurité, de sûreté et de politique. Transports Canada se livre à diverses activités multimodales, qui vont des services de sûreté et préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Comme l'indique le

tableau 3-2, les dépenses totales directes que le gouvernement fédéral engage dans les transports devraient atteindre 1,9 milliard $ en 2003-2004, soit 6,1 % de plus que l'année dernière. Même si ces dépenses ont reculé pendant la majeure partie des années 1990, elles ont augmenté de 38 % depuis 1999-2000.

Ces activités peuvent être subdivisées en deux grandes catégories : les activités d'exploitation; et les activités de sécurité, de sûreté et de politique. Les dépenses d'exploitation ont diminué de 1,1 % en 2003-2004 pour se chiffrer à 927 millions $. La baisse des dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux routes et aux ponts s'explique par la réduction progressive d'un important programme d'investissements dans les ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal. Les dépenses de sécurité, de sûreté et de politique devraient atteindre 809 millions $ en 2003-2004, soit une hausse de 18 % par rapport à l'année précédente. Les hausses importantes de ces dernières années sont attribuables aux engagements pris envers la sûreté dans le secteur du transport aérien.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT, DE 1999-2000 À 2003-2004

(millions de dollars)

	1999-2000	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*[F]
Exploitation	**907**	**935**	**945**	**938**	**927**
Aéroports	123	92	75	56	67
Services des aéronefs	51	70	59	57	63
Garde côtière	480	496	475	498	521
Ports et havres[1]	99	107	117	120	122
Routes et ponts[2]	141	159	208	195	145
Recherche et développement	13	11	10	13	12
Sécurité, sûreté et politiques	**342**	**354**	**446**	**686**	**809**
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[3]	-	-	-	260	400
Sécurité aérienne et politiques[4]	142	153	161	167	186
Sécurité maritime et politiques	48	49	56	59	60
Sécurité routière et ferroviaire et politiques	39	40	46	53	49
Politiques multimodales et sécurité[5]	114	112	183	148	160
Administration du ministère Canada	**96**	**111**	**124**	**131**	**124**
Total	**1 346**	**1 400**	**1 515**	**1 754**	**1 860**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.

2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux limitée, ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

3 Comptabilité de caisse.

4 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.

5 Comprend les dépenses de réglementation et d'inspection du transport des marchandises dangereuses, de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence, de l'Office des transports du Canada et d'autres éléments relatifs à la sécurité, aux politiques et à l'analyse multimodales. Les hausses importantes en 2001-2002 sont dues à l'achat d'équipements de détection d'explosifs.

F Dépenses prévues et/ou encourues.

Source : Transports Canada

Subventions fédérales aux transports

En 2003-2004, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient augmenter à 805 millions $, soit une hausse de 5,5 % ou de 42 millions $ par rapport à 2002-2003. Les principaux éléments de changement sont les transferts routiers, qui sont supérieurs de 21 millions $, et les transferts portuaires, qui ont augmenté de 48 millions $ après le versement d'une garantie d'emprunt à Ridley Terminals. Les subventions versées au transport ferroviaire ont augmenté de 6 millions $. Les subventions attribuées au transport aérien, en revanche, ont reculé de 13 millions $, vu que les subventions plus élevées accordées aux aéroports n'ont pas suffi à neutraliser les contributions moins importantes accordées au Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine alors que celui-ci approchait de son terme. Le tableau 3-3 présente des données plus détaillées sur ces subventions.

Répartition des dépenses provinciales, territoriales et locales par province[1]

En 2002-2003, les gouvernements provinciaux, territoriaux et les administrations locales ont consacré 17 milliards $ aux transports, soit 1,0 milliard $, ou 6,6 %, de plus qu'en 2001-1002. Les dépenses locales ont progressé de 0,6 milliard $ (6,9 %). Les provinces et les territoires ont dépensé 8,1 milliards $, soit 5,7 % de plus qu'en 2001-2002, mais toujours en deçà du niveau record de 8,9 milliards $ atteint en 1999-2000.

Depuis 1999-2000, les gouvernements provinciaux, territoriaux et les administrations locales ont consacré en moyenne 0,6 % de plus par an aux transports. Les hausses relatives les plus importantes ont intéressé le Québec, les Territoires du Nord-Ouest et la Saskatchewan, tandis que l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve et Labrador ont déclaré une baisse de leurs dépenses.

Les transferts fédéraux équivalent à 1,2 % des dépenses que les gouvernements territoriaux et les administrations locales ont consacrées au secteur des transports en 2002-2003. Le Yukon a été le plus tributaire des transferts fédéraux aux provinces et aux territoires, qui ont représenté plus de 31 % de ses dépenses de transport. Le Nouveau-Brunswick a pour sa part dépendu des transferts fédéraux à hauteur de 12 %.

Les dépenses consacrées aux routes sont le principal poste des dépenses de transport dans toutes les provinces, puisqu'elles représentent respectivement 39 %

1 Pour des données plus détaillées, se reporter aux tableaux du chapitre 3 de l'addendum qui figure sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, DE 1999-2000 À 2003-2004

(millions de dollars)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004[P]
Transport aérien					
Aéroports (exploitation et immobilisations)	38 7	46 8	50 6	35 3	39 7
Aide aux aéroports et aux compagnies aériennes[1]	-	-	123 9	25 4	7 0
Autre	1 6	1 8	2 9	2 7	3 3
Total – Transport aérien	40 3	48 5	177 4	63 4	50 0
Transport maritime					
Marine Atlantique	114 8	38 6	36 8	46 4	41 6
Transferts aux ports[2]	22 0	45 4	21 6	22 1	69 7
Autres services de traversier et services côtiers	31 8	30 8	31 7	32 2	32 0
Autre[3]	1 8	35 0	24 9	8 5	7 9
Total – Transport maritime	170 4	149 8	114 9	109 2	151 2
Transport ferroviaire					
VIA Rail	170 3	231 6	310 2	255 7	264 2
Wagons-trémies	20 0	18 2	16 4	16 0	12 9
Passages à niveau	7 4	7 5	7 5	7 5	7 5
Autre	8 3	8 4	8 3	8 6	8 9
Total – Transport ferroviaire	206 0	265 7	342 5	287 8	293 5
Transport routier					
Programmes de transition[4]	57 5	15 3	23 7	37 2	32 2
Ententes routières[5]	107 2	62 8	69 0	101 4	122 4
Programme d'infrastructures	-	-	7 4	34 8	57 5
Raccordement permanent avec l'Î.-P.-É.	46 1	47 2	48 6	49 2	50 6
Autre[6]	18 6	20 1	11 1	13 2	14 7
Total – Transport routier	229 4	145 4	159 7	235 9	277 5
Transports en commun[6,7]	-	-	**2 4**	**66 3**	**31 9**
Total général[8]	**646 3**	**609 8**	**747 8**	**763 3**	**805 4**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif jusqu'en 1996-1997.

1. Comprend l'aide de 99 millions $ accordée aux transporteurs aériens en 2001-2002, et le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine, qui s'est chiffré respectivement à 28 et à 6 millions $ en 2002-2003 et 2003-2004.
2. Englobe les contributions au Fonds de cession des ports, un versement de 36 millions $ au gouvernement du Québec au titre de la cession de quais de traversier en 2000-2001 et 64 millions $ au titre du paiement d'une garantie d'emprunt à Ridley Terminals en 2003-2004.
3. Comprend un paiement de 214 millions $ à la Commission du port de Hamilton au titre du règlement d'un contentieux civil.
4. Programmes compensatoires du fédéral au titre de l'abolition de la LTGO.
5. Comprend 33 millions $ en 2002-2003 et 74 millions $ en 2003-2004 au titre du Programme stratégique d'infrastructures routières.
6. Comprend en 2002-2003 et 2003-2004 la portion routière prévue du Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto.
7. Ces dépenses faisaient partie au préalable des dépenses de transport routier.
8. Comprend de petits montants qui ne sont pas classés ailleurs.

P Prévues et/ou encourues.

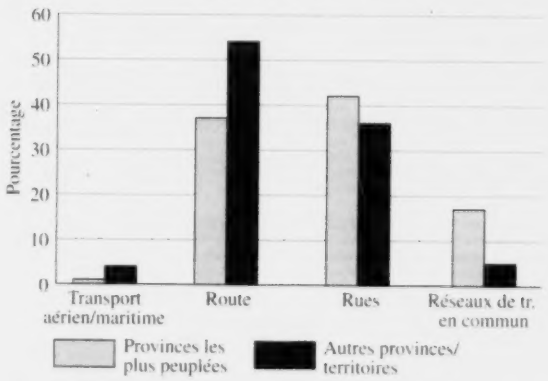
Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

et 41 % de toutes les dépenses nettes engagées par les gouvernements provinciaux/territoriaux et les gouvernements locaux. D'autres modes de transport représentent également une part appréciable des dépenses dans certains territoires et provinces. L'éloignement des Territoires du Nord-Ouest explique l'importance des dépenses consacrées au transport aérien, qui ont représenté 18 % des dépenses de transport en 2002-2003.

Les dépenses consacrées aux transports en commun sont appréciables en Colombie-Britannique, en Ontario, en Alberta et au Québec. La Colombie-Britannique a déclaré les dépenses les plus importantes consacrées aux transports en commun en 2002-2003, totalisant 19,2 %. Entre 1999-2000 et 2002-2003, le Québec a affiché la hausse la plus importante des dépenses (142 millions $). Durant la même période, les dépenses ont reculé en Ontario, en dépit de dépenses supplémentaires d'environ 100 millions $ en 2002-2003.

La figure 3-1 illustre les différences dans la répartition des dépenses modales entre les quatre provinces les plus peuplées et le reste du pays. La différence la plus frappante concerne la part des dépenses consacrées aux transports en commun, qui a atteint 17 % en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec. Dans les autres provinces/territoires, cette part est inférieure à 5 %. Les pressions urbaines sont également attestées par la part des dépenses consacrées aux rues dans les provinces les plus peuplées, soit 42 % contre 35 % dans le reste du pays. À l'inverse, les régions moins peuplées du pays consacrent relativement plus d'argent aux routes que les provinces plus peuplées, et leurs dépenses consacrées aux transports aérien et maritime sont également plus élevées, en particulier dans les Territoires du Nord-Ouest.

FIGURE 3-1 : PART MODALE DES DÉPENSES DE TRANSPORT LOCALES, 2000-2001 À 2002-2003



Source : Transports Canada

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral touche des recettes au titre de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget des ministères fédéraux, alors que les recettes d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Les taxes d'accise sur le

carburant, perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, de même que les frais de permis provinciaux et autres droits, constituent des recettes fiscales perçues auprès des usagers des transports. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des usagers des transports entre 1999-2000 et 2002-2003.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 1999-2000 À 2003-2004

(millions de dollars)

	1999-2000	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*[E]
Recettes aéroportuaires	271	250	264	319	227
Services des aéronefs	27	28	34	26	25
Droits de sûreté aéroportuaire[1]	-	-	-	421	400
Recettes maritimes	79	72	70	68	70
Location de wagons-trémies	13	14	14	15	12
Autres droits et recouvrements[4]	41	35	26	33	31
Total	431	397	408	883	766
Taxes fédérales sur le carburant	4 786	4 807	4 758	5 014	N/D
Usage public et hors transport[5]	440	445	437	424	
Transport routier[6]	4 138	4 142	4 109	4 396	N/D
Autres modes[7]	208	219	211	193	N/D
Taxes provinciales/territoriales sur le carburant	6 968	6 914	6 958	7 263	N/D
Équivalent de la taxe de vente[8]	668	799	777	793	
Transport routier[6]	5 993	5 805	5 894	6 184	N/D
Autres modes[7]	307	310	287	286	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[8]	2 689	2 738	2 807	2 919	N/D
Total des recettes fiscales provenant des usagers des transports	13 335	13 214	13 309	13 979	N/D
Total des recettes fiscales et des droits perçus auprès des usagers des transports	13 767	13 611	13 717	14 862	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Base de comptabilité d'exercice intégrale.
2. Comprend les redevances d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
3. Portées au crédit du Trésor public.
4. Comprend les droits de sécurité aérienne, d'autres droits de permis et licences et frais administratifs, les transferts interministériels et intraministériels au titre des services et divers droits réglementaires portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
5. Taxes estimatives sur le carburant provenant des usagers des administrations publiques et du réseau de transport public.
6. Estimations de Transports Canada (révisées).
7. Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant.
8. Les montants indiqués excluent les frais de licences et permis et d'immatriculation versés à la Société de l'assurance automobile du Québec.
E. Prévues et/ou encourues.

Source : Transports Canada, Pêches et Océans Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

En 2002-2003, l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les ordres de gouvernement, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont perçu 14,9 milliards $ auprès des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits de permis et licences. Cela représente une hausse de 7,7 % par rapport à 2001-2002. De loin, ce sont les taxes sur le carburant routier qui représentent le poste le plus important des recettes fiscales de l'État provenant des transports, puisqu'elles se chiffrent en moyenne à 10,1 milliards $, ou 73 % de l'ensemble des recettes de l'État perçues auprès des usagers des transports entre 1999-2000 et 2002-2003. Ces dernières années, l'augmentation de la demande de carburant routier et des recettes fiscales provenant du carburant routier a été modérée par la hausse des prix du carburant. Toutefois, en 2002-2003, les recettes provenant des taxes sur le carburant routier ont progressé de 5,4 % en vertu d'une augmentation des taxes sur le carburant dans la majeure partie du Canada atlantique et en Colombie-Britannique et d'une baisse des prix du carburant, qui a stimulé la demande. Les autres recettes fiscales provenant du carburant ont reculé de 19 millions $ en 2002-2003, ou 3,9 %, en raison d'une baisse d'activités conjuguée à de plus grandes économies de carburant dans d'autres modes de transport.

En 2003-2004, les recettes de transport du gouvernement fédéral en dehors des taxes sur le carburant devraient se chiffrer à 766 millions $, soit une baisse de 13,2 % par rapport à 2002-2003. Cette baisse prévue est le fruit d'une diminution des frais de sûreté aérienne et des loyers aéroportuaires. Les redevances maritimes devraient injecter environ 70 millions $ dans les coffres de l'État. D'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente d'actifs portuaires, sont également mentionnées au tableau 3-4.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section résume les dépenses fédérales agrégées de même que les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux, territoriaux et les administrations locales, dont on a déduit les transferts provenant d'autres ordres de gouvernement entre 1999-2000 et 2002-2003. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement durant cette période.

Les dépenses publiques totales consacrées aux routes ont augmenté de 4,1 % par an depuis 1999-2000, atteignant le cap des 14 milliards $ en 2002-2003. Les dépenses routières représentent aujourd'hui 72 % des dépenses globales consacrées aux transports.

Le financement public des transports en commun, après plusieurs années d'affilée de recul, a augmenté de 225 millions $, ou 9,4 %, pour atteindre 2,6 milliards $ en 2002-2003. La même année, les dépenses publiques consacrées aux transports en commun ont représenté 13 % de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports. Au milieu des années 1990, la part des transports en commun dans les dépenses publiques consacrées aux transports se situait en moyenne à 16 %.

En 2002-2003, le transport aérien a représenté 3,5 % (670 millions $) des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Les dépenses publiques consacrées au transport aérien, qui ont reculé jusqu'en 1999-2000, ont augmenté de 59 % depuis. Sans les nouvelles initiatives ayant trait à la sécurité et à la sûreté, les dépenses publiques consacrées au transport aérien auraient poursuivi leur régression d'une autre tranche de 18 %, pour tomber à 362 millions $.

Les dépenses publiques consacrées au transport maritime, exclusion faite de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial, continuent d'osciller autour de 1 milliard $. La part du transport maritime dans les dépenses publiques a atteint 5 %, niveau qui n'a guère changé depuis le milieu des années 1990.

Les dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire ont augmenté de 14,4 % par an depuis 1999-2000, soit 1,7 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 2002-2003. Les subventions accordées aux services ferroviaires voyageurs représentent entre 75 et 80 % de l'ensemble des dépenses gouvernementales consacrées au transport ferroviaire.

En 2002-2003, les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus, et ont perçu 1,4 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports. Les recettes ont augmenté de 452 millions $, depuis l'introduction des droits de sûreté aérienne en 2002-2003.

La catégorie « Autres/frais généraux » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les ordres de gouvernement, de même que les dépenses consacrées aux activités multimodales. Environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports appartiennent à cette catégorie.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT, 1999-2000 À 2002-2003

(millions de dollars)

	1999-2000	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*[4]
Dépenses fédérales de F et E, d'immobilisations et subventions[1]					
Transport aérien	356	363	473	603	718
Transport maritime	797	801	763	786	853
Transport ferroviaire	222	282	362	310	313
Transport routier	394	328	394	461	452
Transports en commun	–	–	2	66	32
Autres/frais généraux	224	236	318	292	298
Total partiel	1 992	2 010	2 312	2 518	2 666
Dépenses provinciales/territoriales/locales[2]					
Transport aérien	66	78	77	70	N/D
Transport maritime	1 246	165	169	193	N/D
Transport ferroviaire	5	21	27	30	N/D
Transport routier	12 044	12 876	12 809	13 580	N/D
Transports en commun	2 618	2 421	2 392	2 553	N/D
Autres/frais généraux	344	390	452	548	N/D
Total partiel	16 324	15 951	16 973	15 926	N/D
Total des dépenses : tous les ordres de gouvernement					
Transport aérien	422	442	549	672	N/D
Transport maritime	2 044	966	933	978	N/D
Transport ferroviaire	227	303	389	340	N/D
Transport routier	12 438	13 205	13 204	14 041	N/D
Transports en commun	2 618	2 425	2 394	2 616	N/D
Autres/frais généraux	568	626	770	840	N/D
Total partiel	18 316	17 961	18 283	19 491	N/D
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports					
Usagers de la route	12 820	12 686	12 811	13 499	N/D
Transports ferroviaire, aérien et maritime	933	918	902	1 352	N/D
Transports multimodaux	14	8	4	10	N/D
Total	13 767	13 611	13 717	14 862	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Provient des tableaux 3-2 et 3-3.
2. Transports Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports. La plupart des provinces accordent désormais des subventions inconditionnelles aux gouvernements locaux. C'est pour cette raison que les transferts ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques, données correspondant à l'année civile.
3. Provient du tableau 3-4.
4. Prévisions à partir du 31 janvier 2004 pour l'année entière.

Source : Transports Canada, Pêches et Océans Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

4

On a constaté en 2003 une hausse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport, tandis que le nombre de victimes a reculé dans les secteurs du transport maritime et ferroviaire. La confiance du public dans la sûreté du réseau de transport du Canada continue d'augmenter alors que de nouvelles mesures de sûreté ont été prises en 2003.

Grâce à un réseau de transport sûr et sans danger, tous les Canadiens sont en mesure de se déplacer, ce qui contribue à la prospérité économique du Canada et à l'efficacité de ses échanges commerciaux. C'est pourquoi le maintien de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport du Canada demeure l'une des priorités absolues de Transports Canada.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde et continue de tout mettre en œuvre pour encore l'améliorer. En assurant la sécurité et la sûreté du réseau de transport, Transports Canada réalise ses objectifs en se livrant à trois grandes activités : l'établissement de règlements, la surveillance et le rayonnement.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités partagées. Transports Canada collabore avec des gouvernements, des entreprises, des organismes et associations de transport et des organisations internationales. Le Ministère collabore avec d'autres ministères fédéraux dont les programmes et les services sont peut-être touchés par les activités de transport. Le Ministère collabore également avec les provinces, les territoires et les municipalités, en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et le respect de la sécurité routière, sans oublier la coexécution du programme de Transport des marchandises dangereuses (TMD). En outre, le Ministère collabore de près avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont toutes des intérêts dévolus dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité et la sûreté. De plus, Transports Canada collabore avec ses partenaires internationaux, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et d'échanger des pratiques exemplaires en ce qui concerne les systèmes de sécurité et de sûreté.

En 2003, avec le concours des gouvernements et des intervenants de l'industrie, Transports Canada a redoublé d'efforts pour être plus vigilant et pour resserrer les normes de sécurité et de sûreté dans les transports. Le Canada continue d'avoir un bon bilan de sécurité dans le secteur des transports. Bien que le nombre d'accidents ait été à la hausse dans tous les moyens de transport en 2003 (les données les plus récentes sur le transport routier concernent 2002), le nombre de victimes des accidents de transport dans les secteurs maritime et ferroviaire est demeuré en deçà de celui de 2002. De plus, le nombre de victimes des transports est resté inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans le transport aérien, ferroviaire, maritime et le transport des marchandises dangereuses, et légèrement inférieur en ce qui concerne les transports routiers (données de 2002). Le bilan de sécurité constaté dans les différents moyens de transport en 2003 n'a pas compromis la dynamique à long terme des accidents signalée les années précédentes.

Les bons résultats du secteur des transports ont bénéficié des mesures de renforcement de la sûreté prises en 2003, qui ont contribué à rehausser la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Ce chapitre fait état des faits nouveaux et des initiatives qui ont trait à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport du Canada en 2003. Après un examen des bilans de sécurité de 2003 par mode, la sûreté des transports est analysée, de même que les diverses mesures de renforcement prises en 2003.

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport, ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que reçoit le Bureau de la sécurité des transports (BST) constituent la source primordiale de ces statistiques. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, entraîné des problèmes de santé ou causé des pertes ou des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accidents. Les définitions des accidents et des incidents à déclaration obligatoire du BST varient selon le moyen de transport. (On trouvera des précisions sur le transport aérien, maritime et ferroviaire sur le site du BST à la rubrique des lois et règlements à : http://www.tsb.gc.ca/fr/common/acts.asp.) Pour le transport routier, les provinces et les territoires sont les principales sources des statistiques nationales sur les collisions qui ont fait des victimes, ce qui explique que les diverses méthodes de préparation et de diffusion que suivent ces juridictions puissent retarder la publication des statistiques nationales (d'une année civile). Transports Canada est la source primordiale de statistiques sur le transport des marchandises dangereuses. Il y a eu un changement récent dans les critères d'établissement des rapports sur la quantité de marchandises dangereuses déversées sur les lieux d'un accident, ce qui n'est pas sans effets sur ces statistiques (pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au site : http://tcinfo/tdg/clear/part8.htm). En tant que statistiques sur la sécurité, ce sont des indicateurs du bilan de sécurité du réseau de transport qui contribuent à canaliser les efforts sur les initiatives et les activités qui ont des retombées intéressantes sur la sécurité.

Par rapport à 2002, le nombre d'accidents a augmenté en 2003 dans le transport aérien (de 8 %), maritime (15 %) et ferroviaire (4,5 %). À l'exception du transport maritime, cependant, le nombre d'accidents impliquant des bâtiments canadiens en 2003 est demeuré en deçà de la moyenne des cinq années précédentes. Les statistiques les plus récentes dont on dispose pour les accidents de la route qui ont fait des victimes (2002) révèlent une augmentation de 3,4 % par rapport à 2001. Les accidents à déclaration obligatoire qui impliquent le transport de marchandises dangereuses ont reculé de 439 en 2002 à 358 en 2003. Cette baisse est essentiellement attribuable aux changements survenus dans la réglementation sur l'établissement des rapports sur les accidents. Le tableau 4-1 et le tableau A4-1 plus détaillé de l'*addenda* résument le bilan de sécurité par mode en 2003, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

TABLEAU 4-1 : SOMMAIRE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE, 2002 ET 2003[P]

	Transport aérien	*Transport maritime*	*Transport ferroviaire*	*Transport routier*[2]	*TMD*
Accidents					
2003	296	483	1 028	159 498	358
2002	274	421	984	154 268	439
Moyenne quinquennale (1998 – 2002)	323,2	457,4	1 062,2	154 075	452
Victimes					
2003	58	19	77	2 936	0
2002	50	26	96	2 781	1
Moyenne quinquennale (1998 – 2002)	65,2	24,0	98,0	2 941	1,4
Taux d'accidents					
2003	7,7	17,9[5]	11,5	50,5	N/D
2002	7,0	18,0	11,0	49,7	N/D
Moyenne quinquennale (1998 – 2002)	7,7	17,6	11,9	50,5[5]	N/D

Note : P = Données préliminaires sur 2003, s = estimation
N/D = Non disponible
1. Accidents immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers. Taux d'accidents par tranche de 100 000 cols de passage aux 100 plus importants aéroports.
2. Accidents impliquant des navires immatriculés au Canada. Taux d'accidents des bâtiments commerciaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 15 tonneaux par million de navires-kilomètres.
3. Chemins de fer de compétence fédérale. Taux d'accidents par million de trains-milles, en voie principale.
4. Les statistiques contenues portent sur l'année 2002 (l'année la plus récente pour laquelle on dispose de statistiques fournies par les provinces et les territoires qui suivent une méthode donnée avant de diffuser leurs données à Transports Canada) et la moyenne quinquennale de 1997-2001. Taux par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres. Les accidents de la route sont les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels.
5. TMD = Transport des marchandises dangereuses.

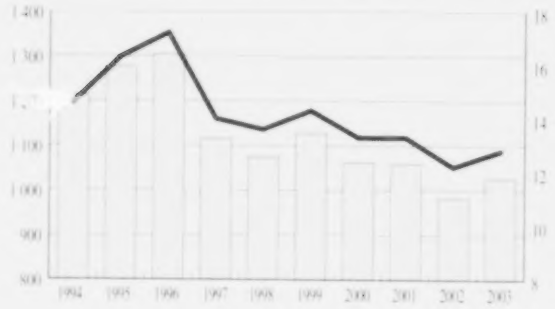
Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

Le nombre de victimes est un autre indicateur du bilan de sécurité du réseau de transport. En 2003, pas un seul décès n'a été causé par un accident mettant en jeu le transport de marchandises dangereuses. De plus, le nombre de victimes a reculé dans le secteur du transport maritime et ferroviaire. Il y a eu une légère augmentation du nombre de victimes dans le secteur de l'aéronautique, même si le total est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale. Entre 2001 et 2002 (statistiques les plus récentes), les victimes de la route ont augmenté de 5,6 % pour s'établir à 2 936.

L'analyse ci-dessus et les comparaisons modales peuvent induire en erreur si l'on ne tient pas compte des tendances à long terme et des particularités de chaque mode, notamment du niveau d'activité et, par conséquent, des risques encourus. Cela étant dit, le taux d'accidents en 2003 a évolué de manière moins marquée. Il est resté plus proche des niveaux de 2002 ou de la moyenne quinquennale précédente. En 2003, le taux d'accidents dans le domaine du transport aérien a accusé une légère hausse par rapport à 2002, mais il est resté au même niveau que la moyenne de 1998-2002. On n'a pas noté de changement notoire dans le taux d'accidents dans le domaine du transport maritime (bâtiments commerciaux canadiens dont la jauge brute est ≥ 15 tonneaux), le transport ferroviaire ou routier par rapport à l'année précédente ou à la moyenne des cinq années

FIGURE 4-1 : ACCIDENTS ET TAUX D'ACCIDENTS PAR MESURE DES ACTIVITÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE, ROUTIER, MARITIME ET AÉRIEN

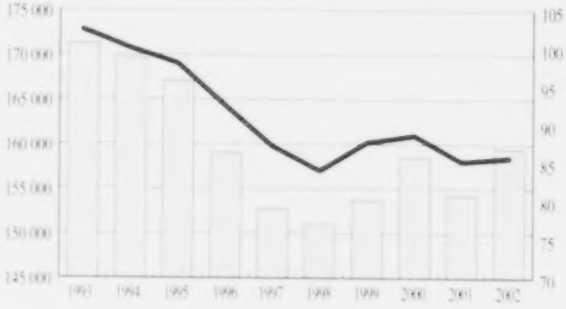
Accidents et taux d'accidents ferroviaires



Accidents ferroviaires

Taux par million de trains-milles en voie principale

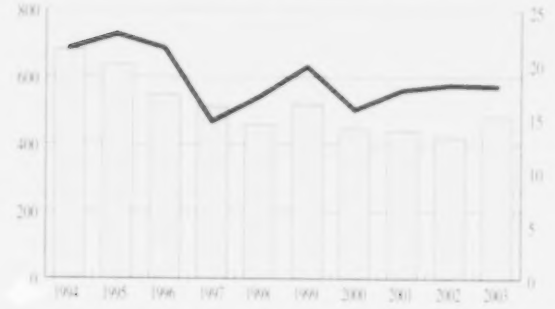
Collisions routières avec victimes et taux d'accidents



Collisions avec victimes

Taux par 10 000 véhicules enregistrés

Accidents et taux d'accidents maritimes



Accidents avec navires immatriculés au Canada

Taux par million de navires-kilomètres de bâtiments commerciaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 15 tonneaux

Accidents avec aéronefs immatriculés au Canada et taux par vol de passage

Accidents avec aéronefs immatriculés au Canada

Taux d'accidents par tranches de 100 000 vols de passage

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

précédentes. Cela indique que les hausses des niveaux des mesures d'activité (qui représentent à des degrés variables l'augmentation des risques encourus) sont attribuables, dans une large mesure, à l'augmentation du nombre d'accidents. La figure 4-1 illustre la tendance sur dix ans des quatre grands moyens de transport, laquelle, en dépit des fluctuations observées d'une année à l'autre, est généralement à la baisse sur le plan du nombre d'accidents et des taux d'accidents par niveau d'activité. Il importe de signaler que ces taux ne doivent servir qu'à interpréter les statistiques sur les événements dans chaque mode et non pas à effectuer des comparaisons entre les modes, étant donné que la mesure des activités est propre à chaque mode et qu'elle peut présenter son propre ensemble de limites. (Pour plus de précisions, voir les notes du tableau A4-1 de l'*addenda*.)

TRANSPORT FERROVIAIRE

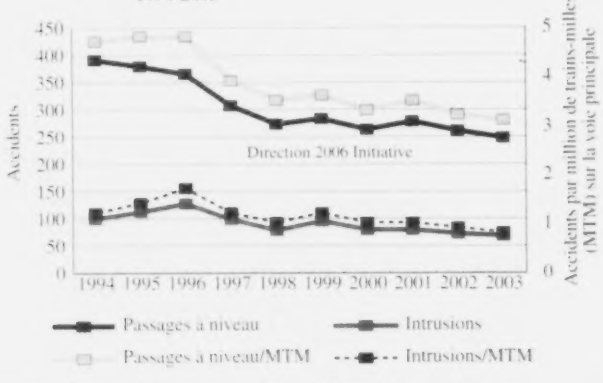
En 2003, le nombre d'accidents de chemin de fer signalés a augmenté de 4,5 %, passant de 984 en 2002 à 1 028 en 2003. Même si cette hausse a interrompu la tendance à la baisse des années précédentes, le nombre effectif d'accidents de chemin de fer est demeuré inférieur de 3,2 % à la moyenne des cinq années précédentes (1998-2002) qui s'établissait à 1 062,2 accidents. Toujours en 2003, on a constaté un taux d'accidents de 11,5 par million de trains-milles, contre 11,0 en 2002, mais toujours en deçà de la moyenne des cinq années précédentes qui s'établissait à 11,9. Cette hausse est attribuable principalement à un plus grand nombre de déraillements en voie principale (de 116 en 2002 à 148 en 2003) et hors des voies principales (de 347 à 387). Sur les accidents signalés, 48 % sont survenus hors des voies principales et appartenaient à la catégorie des déraillements ou des collisions. Ces accidents sont généralement

minimes, car ils impliquent des matériels roulants qui circulent à faible vitesse, et ils présentent en général moins de risques pour le public voyageur. Les accidents ferroviaires signalés, qui sont présentés dans cette section et aux tableaux A4-2 à A4-4 de l'*addenda*, couvrent les réseaux ferroviaires exclusivement de compétence fédérale.

Le nombre de victimes des accidents ferroviaires a diminué de 20 % en 2003 et de 21 % par rapport à la moyenne 1998-2002. En 2003, on a dénombré 72 accidents mortels (qui ont fait 77 victimes). Au total, 63 accidents graves ont fait 77 blessés graves, soit une légère augmentation par rapport aux 71 blessés signalés en 2002, mais toujours en deçà de la moyenne quinquennale de 79,4. La majorité de ces victimes et blessés sont le résultat d'accidents survenus à des passages à niveau ou d'intrusions. Pour une ventilation par province des accidents, des victimes et des blessés graves mettant en cause les chemins de fer de compétence fédérale, voir les tableaux A4-3 et A4-4 de l'*addenda*. Ces dernières années, le fédéral et les provinces ont pris une initiative d'échange de données qui portent sur les événements survenus sur les 17 % du réseau ferroviaire de compétence provinciale.

Direction 2006 – Lancé en 1996, Direction 2006 est un partenariat stratégique visant à réduire de 50 % d'ici 2006 les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. (Pour plus de précisions sur cette initiative, nous vous invitons à visiter l'adresse www.tc.gc.ca/Railway/Dir2006_f.htm.) Les accidents aux passages à niveau et les accidents résultant d'intrusions représentent toujours en 2003 le plus grand nombre d'accidents mortels et d'accidents graves : 95 % des victimes et 92 % des blessés graves signalés. Les accidents aux passages à niveau sont demeurés inférieurs à la moyenne quinquennale et ont reculé de 5 %, pour passer de 261 en 2002 à 248 en 2003. Les victimes résultant d'accidents survenus aux passages à niveau ont reculé de manière notoire, de 46 à 27, alors que les blessés graves ont légèrement augmenté, de 42 à 50. Les accidents résultant d'intrusions ont reculé de 73 en 2002 à 68 en 2003. Le nombre de victimes résultant d'intrusions a baissé de 49 à 46, alors que le nombre de blessés graves est demeuré le même, à 21. La figure 4-2 illustre la dynamique récente des accidents survenus à des passages à niveau et des accidents résultant d'intrusions.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ACCIDENTS RÉSULTANT D'INTRUSIONS, 1994-2003



Source : Transports Canada, d'après les données du Bureau de la sécurité des transports

Les accidents survenus à des passages à niveau publics automatiques ont légèrement augmenté en 2003, passant de 128 à 135, et ont dépassé la moyenne quinquennale de 134,0. Les accidents aux passages à niveau publics sans protection ont néanmoins baissé de façon plus marquée, reculant de 96 en 2002 à 72 en 2003, contre une moyenne quinquennale de 90,0. Pour d'autres précisions, se reporter au tableau A4-4 de l'*addenda*. De concert avec ses partenaires et intervenants, Transports Canada met la dernière touche à un nouveau règlement qui fixera des directives claires, assurera l'uniformité de la construction et de l'entretien des passages à niveau, et contrôlera l'accès le long des voies de chemin de fer. Avec la collaboration des compagnies de chemin de fer et des administrations routières, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire évaluent les risques des passages à niveau, tandis que Transports Canada administre un programme de financement des passages à niveau qui présentent les risques les plus élevés. En outre, pour réduire les risques d'accidents la nuit, Transports Canada continue de financer des initiatives afin d'apposer des matériaux réfléchissants à l'avant et à l'arrière des panneaux avertisseurs de passage à niveau et des poteaux de support à 11 000 passages à niveau non protégés dans l'ensemble du Canada.

Sécurité des voyageurs – En 2003, le nombre d'accidents impliquant des trains de voyageurs a baissé de manière notoire, de 67 en 2002 à 53, et est demeuré en deçà de la moyenne quinquennale de 68,6. En 2002, VIA Rail a mis en service des wagons de voyageurs équipés de systèmes de gestion de l'énergie en cas d'accident, de concert avec Transports Canada.

Règles relatives au temps de travail et de repos – Des enquêtes approfondies ont démontré que la fatigue est l'un des principaux facteurs qui entrent en jeu dans les accidents de transport. Avec la collaboration des syndicats de cheminots, l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres ont élaboré de nouvelles règles relatives au temps de travail et de repos pour les employés de chemin de fer, qui sont entrées en vigueur en avril 2003. En 2003, ces règles ont été adoptées par toute l'industrie du transport ferroviaire. Leur application continue d'être surveillée par Transports Canada, qui évalue les problèmes décelés. Les discussions se poursuivent avec l'industrie pour résoudre les questions en suspens et renforcer encore plus la vigilance et la sécurité des équipes de train.

Systèmes de gestion de la sécurité – L'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) continue d'être la clé de voûte des mesures prises par Transports Canada pour insuffler une puissante culture de sécurité dans l'industrie des transports. Le Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (RSGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, stipule que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent se doter et maintenir un SGSF. En 2003, Transports Canada a continué d'implanter son programme de vérification des SGSF en évaluant la documentation sur les SGS des compagnies et en mesurant l'adoption et l'efficacité des méthodes et des procédures documentées. À ce jour, plus de 40 compagnies de chemin de fer ont fait l'objet d'une vérification de leurs documents SGSF et 12 compagnies ont subi des vérifications. Transports Canada continue de se concentrer sur l'éducation et la sensibilisation du secteur au Règlement SGSF et à son objectif, et sur l'achèvement du cycle préliminaire des vérifications des SGSF.

Tribunal d'appel des transports du Canada – Le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) a vu le jour le 30 juin 2003, et constitue un moyen de recours à l'égard de certaines mesures administratives prises par le ministre des Transports aux termes de divers textes législatifs fédéraux sur les transports. Pour les compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale, cela veut dire qu'une demande d'audience en examen peut être présentée chaque fois qu'un avis ou un décret est émis en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. En 2003, le Programme de sécurité ferroviaire a sensibilisé les compagnies de chemin de fer à l'existence du TATC et a établi les méthodes et les procédures d'examen ferroviaire de Transports Canada. Pour d'autres précisions sur ces initiatives et d'autres, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/railway/Fr/menu.htm.

TRANSPORT ROUTIER

Depuis vingt ans, la sécurité routière au Canada n'a pas cessé de s'améliorer. En 2002 (statistiques les plus récentes), on a recensé une baisse de 3,4 % des collisions ayant fait des victimes par rapport à 2001. Il y a eu par ailleurs une hausse de 5,6 % des victimes de la route (qui sont passées de 2 781 en 2001 à 2 936 en 2002), et une hausse de 3 % des blessés de la route, ce qui signifie 6 647 blessés de plus en 2002. Le tableau A4-5 de l'*addenda* illustre les tendances annuelles et à plus long terme des collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés. Cette hausse annuelle est sans doute attribuable partiellement aux changements survenus dans la circulation routière, comme l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés (3 %) et des véhicules-kilomètres parcourus (2 %). Les hausses enregistrées en 2002 ont abouti à une légère augmentation (inférieure à 1 %) du taux de collisions ayant fait des victimes par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus par rapport à 2001 (de 49,7 à 50,5). La tendance à la baisse à plus long terme du nombre de victimes (679 victimes de moins en 2002 qu'en 1993, où leur nombre se chiffrait à 3 615) et de blessés (19 820 blessés en moins en 2002 qu'en 1993) a contribué à réduire les coûts sociaux annuels estimatifs de jusqu'à 25 milliards $ pour les Canadiens. Cette dynamique à long terme est confirmée par un taux qui repose sur le nombre annuel de véhicules automobiles immatriculés (p. ex. 1,6 victime par tranche de 10 000 véhicules automobiles en 2002, contre 2,2 en 1993). Des données par province/territoire sont accessibles au tableau A4-6 de l'*addenda*.

Vision sécurité routière 2010 – C'est à l'automne 2001 qu'a été adopté le programme Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010). Celui-ci cherche à réduire de 30 % d'ici 2010 le nombre moyen d'usagers de la route qui sont tués ou grièvement blessés dans des accidents par rapport aux chiffres relatifs à 1996-2001. Pour plus de précisions sur le bilan de sécurité routière du Canada, notamment des comparaisons internationales, et sur les objectifs de VSR 2010 et les neuf sous-objectifs, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2001/menu.htm.

Ceintures de sécurité – L'un des principaux sous-objectifs de VSR 2010 est une augmentation du port de la ceinture de sécurité au Canada. Un sondage national sur le port de la ceinture de sécurité réalisé au mois de juin de chaque année depuis 1988 révèle que le nombre de conducteurs de véhicules de tourisme qui s'attachent a atteint un plateau, qui se situe juste au-dessus de 90 %, depuis 1995. Le port accru de la ceinture de sécurité a contribué à épargner des milliers de vies humaines au fil des ans. Le tableau A4-7 de l'*addenda* illustre les victimes de la route par rapport au taux de port de la ceinture de sécurité. En septembre 2002, Transports Canada a réalisé un sondage d'observation sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales du Canada. En effet, les preuves laissaient croire que la majorité des victimes des accidents de la route dans les régions rurales étaient des gens qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Le sondage a révélé que le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales était inférieur d'environ 5 % à la moyenne nationale. Un taux nettement inférieur de port de la ceinture de sécurité a été constaté parmi les occupants du siège avant des camions légers (77,5 %) par rapport aux occupants des voitures de tourisme et des fourgonnettes (88,2 %), le taux étant le plus faible (81,5 %) parmi les occupants âgés de 25 ans et moins. En 2001, 66 % du total des victimes par emplacement (2 433) ont eu lieu sur des routes rurales, le reste sur des routes urbaines. Pour d'autres précisions au sujet du sondage sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales au Canada et une ventilation par province et territoire, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp2436/rs200302/menu.htm - Chart_1.

Conducteurs en état d'ébriété – Le pourcentage de conducteurs ayant subi des blessures mortelles chez qui on a mesuré un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée de 80 mg a régulièrement baissé depuis la fin des années 1980, pour passer de 40 % à environ 30 % ces dernières années. Cela vaut également pour le nombre de personnes accusées de conduite en état de facultés affaiblies (70 539 en 2001 [données les plus récentes] contre 112 000 en 1991). On ignore si la baisse du nombre d'automobilistes reconnus coupables est le fruit des programmes d'éducation du public, d'amendes plus sévères ou d'une diminution de la présence de la police sur les routes, ou d'une combinaison de tous ces facteurs. En dépit de ces baisses, l'alcool est à l'origine d'environ 1 103 victimes de la route (données de 2001). Comme l'indique le tableau A4-8 de l'*addenda*, il y a eu une hausse en 2001 du pourcentage de victimes dont le taux d'alcoolémie était supérieur à 80 mg.

Véhicules commerciaux – Un autre sous-objectif du programme VSR 2010 est une réduction du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux (c.-à-d. des poids lourds et des autobus/autocars). Comme l'indique les tableaux A4-9A et A4-9B de l'*addenda*, entre 1997 et 2001, les véhicules commerciaux ont été impliqués dans environ 8 % de tous les types de collisions, alors que les collisions impliquant des véhicules commerciaux ont été à l'origine d'environ 20 % de toutes les victimes de la route. En 2001 (les données les plus récentes), les collisions mettant en cause des véhicules commerciaux ont fait plus de 548 victimes. La fatigue passe pour l'un des principaux facteurs contribuant aux accidents des transports. C'est pourquoi l'une des grandes initiatives prises ces dernières années a été de réviser et de moderniser le Règlement sur les heures de service en vertu du Code canadien de sécurité, ce qui permet aux entreprises de camionnage de mieux gérer le facteur fatigue dans leurs activités. Les modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR), le projet de loi S-3, qui autorisent les provinces à réglementer les transporteurs routiers extraprovinciaux, ont reçu la Sanction royale le 14 juin 2001. La Loi ainsi révisée crée un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs routiers axé sur la norme n° 14 du Code canadien de sécurité qui repose sur un consensus – cote de sécurité, en autorisant les gouvernements provinciaux à imposer un régime national de réglementation de la sécurité aux transporteurs routiers extraprovinciaux qui circulent sur leur territoire. Lorsqu'on aura atteint un niveau d'uniformité national suffisant dans le bilan de sécurité, les modifications au Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extraprovinciales (qui sera rebaptisé Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers) entreront également en vigueur dès l'adoption du projet de loi S-3.

Comme l'indique le tableau A4-10 de l'*addenda*, les conducteurs de véhicules de tourisme ont représenté environ la moitié (53 %) de la moyenne des victimes de la route 1998-2002 (2 916) par catégorie d'usager de la route, alors que les passagers en ont représenté le quart (25 %). Les conducteurs (1 546) et les passagers (730) tués ont augmenté respectivement de 7 % et de 10 % en 2002 par rapport à 2001. Le nombre de piétons tués a lui aussi augmenté de 9 %, passant de 335 en 2001 à 370 en 2002, et représentant 13 % du nombre total des victimes de la route et la troisième part la plus importante de la moyenne totale quinquennale. Comme le montre le tableau A4-11, des véhicules impliqués dans des collisions fatales entre 1997 et 2001, les automobiles représentaient près de la moitié, suivi des camions légers arrivaient au deuxième rang et les camions lourds troisièmes, alors que les motocyclistes étaient loin derrière en quatrième position. Les décès impliquant des motocyclistes en 2001 (163) et en 2002 (172) ont représenté 6 % des victimes de la route, même s'ils constituent moins de 2 % du nombre total de titulaires d'un permis de conduire. Pour d'autres statistiques sur le bilan de sécurité routière, notamment les mises à jour des Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2002, visitez le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm.

TRANSPORT MARITIME

Dans le secteur du transport maritime, après une année plancher, le nombre de sinistres a augmenté de 15 % en 2003, passant de 421 en 2002 à 483 en 2003. La majorité des sinistres maritimes sont des accidents de navigation (431), qui ont été supérieurs de 5 % à la moyenne des cinq années précédentes. Les accidents qui surviennent à bord des navires ont eux aussi augmenté (52) par rapport à la moyenne quinquennale (46,6) et ont représenté le reste des sinistres. Sur les 468 navires canadiens impliqués dans un accident, ce qui englobe ceux qui concernent plus d'un navire (p. ex. un heurt ou abordage entre navires), les bateaux de pêche ont représenté la proportion la plus forte, à hauteur de 54 %, alors que les navires commerciaux se sont classés derrière, à hauteur de 35 %. Le taux d'accidents des navires commerciaux, calculé d'après les navires-kilomètres et les bâtiments commerciaux d'une jauge brute ≥15 tonneaux, est demeuré pratiquement le même en 2003 (17,9) par rapport à 2002 (18,0).

En dépit de la hausse des sinistres maritimes canadiens en 2003, on a enregistré un plancher record dans le nombre de vies perdues (19 contre 24 pour la moyenne des cinq années précédentes). Il y a eu 72 personnes blessées en 2003, ce qui est proche du total de 70 enregistré en 2002, mais légèrement plus que la moyenne quinquennale de 68,4. Pour la deuxième année d'affilée, les pertes confirmées de bâtiments canadiens sont restées faibles, 30 en 2003, ce qui est inférieur à la moyenne des cinq années précédentes qui s'établissait à 40,8.

À l'échelle régionale, c'est principalement sur la côte atlantique qu'on a enregistré une hausse des sinistres maritimes en 2003. Pour d'autres précisions sur les accidents signalés au Bureau de la sécurité des transports (BST), et pour une ventilation détaillée par région, voir les tableaux A4-12 et A4-13 de l'*addenda*.

Petits bâtiments commerciaux – En 2003, 69 petits bâtiments (d'une jauge brute ≤150 tonneaux) se sont livrés à des activités commerciales, à l'exclusion de la pêche, et ont représenté 15 % des bâtiments canadiens impliqués dans des sinistres maritimes. Sur ce nombre, 44 se livraient à des activités de transport de passagers/affrètement. Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau A4-14 de l'*addenda*. Transports Canada a continué de faire avancer le Programme de réglementation et de sécurité des petits bâtiments commerciaux en 2003 par le biais du Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments. Ce programme a pour objet de renforcer l'inspection et la surveillance des navires sur le plan de la conformité. Ces mesures permettront de déceler les navires qui présentent le plus de risques. Des modifications imminentes aux normes de stabilité et de construction et aux équipements de survie du Règlement sur les petits bâtiments contribueront également à renforcer la sécurité.

Petits bateaux de pêche – À l'instar des années précédentes, le nombre de petits bateaux se livrant à des activités de pêche a représenté le plus fort pourcentage de navires canadiens impliqués dans des sinistres maritimes, soit 54 % en 2003. Il faut signaler toutefois que les accidents impliquant ces bateaux ont nettement baissé depuis dix ans, comme en témoigne le tableau A4-15 de l'*addenda*. La sécurité de ces bâtiments a continué d'être une priorité pour Transports Canada. Le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui compte des représentants du gouvernement et de l'industrie, a continué de s'occuper des questions de réglementation et de la certification et de la formation des exploitants. Pour promouvoir un renforcement de la culture de sécurité dans l'industrie de la pêche, Transports Canada a également révisé et distribué le Guide de sécurité des petits bateaux de pêche aux titulaires de permis de navire commercial.

International – En tant que membre de l'Organisation maritime internationale, le Canada est tenu de déclarer les victimes à bord des gros bâtiments commerciaux. En 2003, il n'y a pas eu de sinistre « très grave » (c.-à-d. ayant fait des victimes, entraîné la perte totale du navire ou un sérieux incident de pollution) impliquant des navires canadiens. Il y a eu un sinistre « grave » (c.-à-d. panne ou ennui des machines principales ayant immobilisé le navire). On a dénombré 49 sinistres maritimes impliquant des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes, soit moins que les 54 enregistrés en 2002, même s'il y a eu un plus grand nombre d'accidents à bord des navires en 2003 (15) qu'en 2002 (10). Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. En vertu de ces protocoles, 1 276 navires battant pavillon étranger ont été inspectés en 2003. Grâce à un meilleur ciblage et à une amélioration des programmes d'inspection spéciaux des vraquiers et des navires-citernes, on a enregistré une amélioration du bilan de sécurité des navires battant pavillon étranger faisant escale dans des ports canadiens. Le pourcentage de navires victimes d'avaries a reculé de 45 % en 2002 à 38 % en 2003. Le nombre de retenues (58) a été pratiquement identique à 2002, même s'il a diminué depuis cinq ans.

Systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime – L'importance que Transports Canada attache à la sécurité du transport maritime est attestée par l'implantation constante de systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes existent depuis 1998 lorsqu'ils ont été adoptés dans le monde entier pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers se livrant au commerce international. En 2002, ces exigences ont été élargies à pratiquement tous les navires qui font du commerce international. Au Canada, cela se fait par le truchement du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, 21 compagnies et 62 navires canadiens ont obtenu la certification statutaire prescrite, qui est délivrée par des organismes tiers autorisés (que l'on appelle également des sociétés de classification) pour le compte de Transports Canada. Transports Canada surveille directement le travail de ces tierces parties. En 2003, dix visites de surveillance ont eu lieu, et un échantillon de rapports de vérification a été analysé. Plusieurs secteurs passibles d'améliorations ont été répertoriés, et des changements ont été entrepris pour confier les communications directement aux régions. On étudie actuellement la possibilité d'élargir le champ d'application du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires.

Pour des données sur les accidents de navigation de plaisance et les initiatives de réglementation connexes, nous vous renvoyons aux sites www.redcross.ca et www.ccg-gcc.gc.ca.

TRANSPORT AÉRIEN

Les premiers chiffres sur les accidents d'aviation déclarés au Bureau de la sécurité des transports ont augmenté de 8 % en 2003. Cette hausse met fin à une tendance générale à la baisse qui, jusqu'en 2002, s'est soldée par le plus bas nombre annuel d'accidents ayant fait des victimes mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada depuis 25 ans. La hausse enregistrée en 2003 est attribuable essentiellement à une augmentation du nombre d'accidents survenus à des

exploitants privés (qui est passé de 110 à 137 en 2003). Même si le nombre d'accidents survenus à des aéronefs a augmenté (de 274 en 2002 à 296 en 2003), il demeure au même niveau qu'en 2001 (295) et reste inférieur de 8 % à la moyenne 1998-2002 qui est de 323,2. Le nombre d'accidents mortels est demeuré pratiquement identique en 2003 et en 2002 (respectivement 31 et 30), avec huit victimes de plus en 2003 (58 et 50). Par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, on a enregistré une baisse marquée des accidents mortels (33,2) en 2003, avec une baisse encore plus marquée du nombre de victimes (65,2). Le nombre de blessés graves en 2003 (44) a été pratiquement le même qu'en 2002 (42) et par rapport à la moyenne quinquennale (44,2). Cette section présente uniquement les accidents d'aéronefs immatriculés au Canada. Pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au tableau A4-16 de l'*addenda*.

Comme l'illustre le tableau A4-17 de l'*addenda*, les taux d'accidents en 2003 selon les heures de vol, les mouvements itinérants et le nombre d'aéronefs immatriculés au Canada confirment tous un taux stable ou une légère hausse par rapport à 2002 et à la moyenne des cinq années précédentes, et une diminution de l'uniformité comparée des taux selon la catégorie de vol. Les tableaux A4-18A et A4-18B donnent une répartition par province des accidents d'aviation, des accidents mortels et des victimes.

2003 a été une année faste pour les compagnies aériennes et les avions de transport régional, vu qu'aucun accident mortel n'a été signalé, malgré une hausse minime du nombre d'accidents des compagnies aériennes (qui sont passés de 6 en 2002 à 7 en 2003) et une hausse des accidents survenus à des avions de transport régional (de 6 à 9). Les taux d'accidents en 2003 pour les avions de ligne et les avions de transport régional (respectivement de 0,6 et de 1,8 par 100 000 mouvements itinérants), confirment une certaine constance par rapport aux années précédentes. Le secteur des avions taxis a connu une légère hausse du nombre d'accidents en 2003 (41) par rapport aux 35 enregistrés en 2002, avec une baisse marquée par rapport à la moyenne quinquennale (60,2).

Le secteur des aéronefs privés et autres a continué de représenter le pourcentage le plus élevé de tous les accidents d'aviation, soit 70 % en 2003 contre une moyenne quinquennale 1998-2002 de 61 %. Les accidents déclarés par ce secteur sont passés de 139 en 2002 à 169 en 2003, soit une augmentation par rapport à la moyenne des cinq années précédentes où ce nombre avait été de 161,2. Le nombre d'accidents mortels est resté pratiquement le même en 2003 (17) par rapport aux années préalables (15 en 2002 et 16,2 de moyenne pour 1998-2002). L'entraînement au pilotage fait partie de ce secteur des activités aériennes. En moyenne, il a représenté 19 % de tous les accidents d'avion entre 1998 et 2002 et 18 % de tous les accidents d'avion en 2003.

En 2003, on a dénombré au total 834 incidents signalés. Un incident désigne un événement qui ne s'est pas soldé par un accident, mais qui présentait de fortes chances d'en causer un. La catégorie des urgences déclarées (qui réclament une attention prioritaire de la part du contrôle de la circulation aérienne ou la mise en attente des services d'intervention) a continué de représenter le pourcentage le plus élevé (35 %) de ce total, suivie des risques collision/perte d'espacement (19 %). En 2003, les cas de défaillance moteur (132) ont été les moins nombreux depuis dix ans et ils ont diminué de façon marquée (20 %) par rapport à la moyenne quinquennale de 164.

Vol 2005 – Le Cadre de sécurité de l'aviation civile au Canada vise deux grands objectifs : l'amélioration constante du haut niveau de sécurité aérienne au Canada et un degré élevé de confiance du public dans le programme canadien de l'aviation civile. La prise d'initiatives émanant de Vol 2005 se poursuit, et se concentre sur une approche systémique de la sécurité et sur des consultations avec l'industrie aéronautique. Pour d'autres précisions sur les indicateurs et les cibles de sécurité de Vol 2005, visitez le site www.tc.gc.ca/AviationCivile/vol2005/situation/menu.htm.

Systèmes de gestion de la sécurité – L'implantation de systèmes de gestion de la sécurité dans les organismes aéronautiques a grandement contribué à améliorer le bilan de sécurité de l'industrie du transport aérien. Ces systèmes obligent l'industrie à rendre davantage de comptes et ils insufflent une culture de sécurité constante et positive dans tout le secteur aéronautique. Les objectifs du système ont été atteints par la réglementation du rendement de sécurité, tout en confiant davantage la réalisation de ce rendement aux dirigeants de l'industrie.

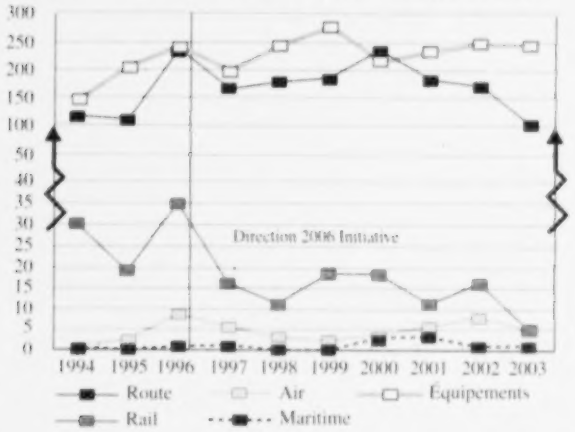
Loi sur l'aéronautique – Un projet visant à modifier de la *Loi sur l'aéronautique* a été entrepris pour aborder les dossiers de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité et de nouveaux instruments de conformité et d'application des règlements. Le processus de modification avance, comme en témoigne le fait que les premières consultations avec les principaux intervenants de l'industrie sont terminées et que l'on sollicite leur contribution tout au long du processus d'élaboration de la nouvelle loi.

Pour plus de précisions sur Vol 2005, les SGS et la *Loi sur l'aéronautique*, visitez le site www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2003, on a dénombré 358 accidents à déclaration obligatoire impliquant le transport de marchandises dangereuses, contre 439 en 2002. Rares sont les accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses qui sont en fait causés par les marchandises proprement dites. Sur les 358 accidents à déclaration obligatoire, les marchandises proprement dites n'en ont causé que deux. La figure 4-3 indique que, depuis quelques années, la plupart des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses ne sont pas survenus durant le transport, mais plutôt durant le chargement ou le déchargement dans les installations de transport. La majorité des victimes et des blessés attribuables au transport de marchandises dangereuses ont été causées par l'accident (une collision) proprement dit, et non par les marchandises dangereuses. En 2003, cinq victimes et 39 blessés ont été causés par des accidents impliquant des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses proprement dites ont été responsables de sept de ces blessés.

FIGURE 4-3 : ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE IMPLIQUANT LE TMD PAR MODE ET DANS LES INSTALLATIONS DE TRANSPORT, 1994-2003



Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

La diminution des accidents à déclaration obligatoire en 2003 est attribuable dans une large mesure aux changements survenus dans les exigences relatives aux rapports sur les accidents dans la version remaniée du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), qui est entré en vigueur le 15 août 2002. Les nouvelles exigences reposent exclusivement sur le volume des marchandises dangereuses déversé sur les lieux de l'accident.

Les marchandises et leur transport peuvent être mesurés de plus d'une façon : le nombre d'expéditions, le poids de l'expédition (en tonnes), le poids et la distance parcourue par l'expédition (tonne-kilomètre), et la distance parcourue par l'expédition (véhicule-kilomètre). La mesure utilisée dépend de la nature du besoin de mesurer l'activité. On dénombre environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses au Canada chaque année qui sont assujetties au Règlement sur le TMD. Pratiquement toutes les expéditions de marchandises dangereuses (99,99 %) parviennent à destination en toute sécurité. Comme en témoigne la figure 4-3, parmi les quatre moyens de transport, le plus grand nombre d'accidents à déclaration obligatoire (90 %) surviennent sur la route. Il ne faut pas oublier toutefois que la route assure 93 % du transport des marchandises dangereuses. En se servant du volume à titre d'unité de mesure des marchandises dangereuses transportées au Canada, à peine 51 % du volume des marchandises dangereuses sont transportées par la route, contre 38 % au chemin de fer. Le programme TMD ne tient pas compte des marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline. Pour d'autres précisions sur l'exposition du TMD, visitez le site www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm. Pour plus de précisions sur le nombre d'accidents à signaler par mode de transport et sur les accidents causant des décès et des blessures, nous renvoyons le lecteur aux tableaux A4-19A à A4-19C de l'*addenda*.

Explosion durant le transport d'explosifs – Une enquête pluriannuelle sur un accident de la route impliquant un semi-remorque transportant 18 tonnes d'explosifs qui ont explosé vient de prendre fin. Sa conclusion est que la cause la plus vraisemblable a été une rupture violente de certaines pièces du camion (comme les pneus, des pièces du moteur, les chambres des freins à ressort, etc.) dont certains fragments, avec une énergie suffisante, ont fait exploser les explosifs sensibles à la chaleur. C'est pourquoi on n'a pas songé à modifier la façon dont les explosifs sont transportés ou manutentionnés.

Intégrité de la protection thermique des wagons-citernes – Grâce au projet consacré à l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes, il est aujourd'hui possible d'utiliser une caméra à infrarouges pour mesurer l'intégrité de la protection thermique des systèmes que l'on trouve à bord des wagons-citernes de chemin de fer. En 2003, les inspecteurs ont suivi une formation et d'après une évaluation préliminaire, ils se sont mis à utiliser cette nouvelle approche pour mesurer le respect de la norme sur la protection thermique.

Tests de stabilité des camions-citernes – Un programme d'essais mené par le Conseil national de recherches du Canada a été lancé pour déterminer le seuil de retournement des camions-citernes. Environ 25 camions différents ont été testés sur une table

basculante. Les données recueillies seront analysées pour déterminer si elles peuvent servir à élaborer une norme sur le seuil de retournement des camions-citernes qui transportent des marchandises dangereuses.

Programme national de TMD – Ce programme est exécuté dans tout le Canada avec le concours des provinces et des territoires en vertu des conditions définies dans les protocoles d'entente signés entre le ministre fédéral des Transports et ses homologues des provinces et des territoires. En 2003, un protocole de ce type a été signé avec le territoire du Nunavut de création récente. Au cours de l'année, Transports Canada a organisé des séances de formation à travers le pays sur le Règlement sur le TMD à l'intention des inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux. Un examen de la *Loi sur le TMD* de 1992 a été entrepris à l'automne 2003.

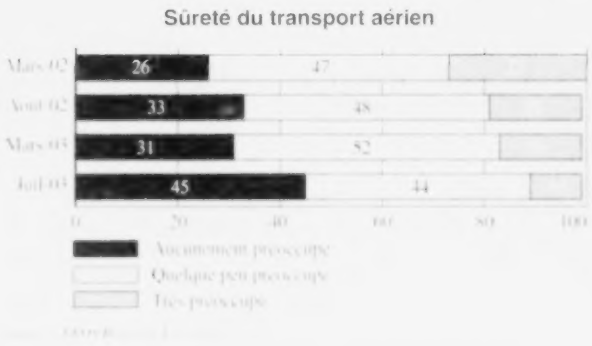
Harmonisation internationale – L'harmonisation des exigences réglementaires entre juridictions demeure un objectif important. En participant aux initiatives de l'ALENA, le Canada a proposé l'établissement de normes harmonisées en fonction du modèle nord-américain pour les camions-citernes et les wagons-citernes. Un accord a été conclu pour entreprendre des travaux à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, le Canada dirigeant les recherches sur les wagons-citernes. Ces recherches sont importantes pour prévenir les rejets accidentels de marchandises dangereuses. En 2003, un règlement est entré en vigueur qui prescrit l'utilisation au Canada des normes de rendement des Nations Unies sur les emballages destinés au transport des marchandises dangereuses (bonbonnes, caisses, sacs et autres contenants analogues). Les normes de rendement de l'ONU reposent sur les recommandations de l'ONU et contribuent à rehausser la sécurité de même que l'harmonisation internationale.

Pour d'autres précisions sur ces initiatives, notamment sur la nouvelle version en langage clair du Règlement sur le TMD, visitez le site www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

La sûreté du réseau national de transport a continué d'être renforcée en 2003 grâce à diverses mesures et initiatives. Grâce à cela, la confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les moyens de transport a continué d'augmenter. Par exemple, la figure 4-4 qui illustre le niveau de sensibilisation du public à la sûreté des transports aériens depuis mars 2002 démontre que la confiance du public dans la sûreté des voyages en avion continue d'être à la hausse.

FIGURE 4-4 : SUIVI DE LA SÉCURITÉ DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT, 2003



RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS – INITIATIVES PRISES EN 2003

Outre les normes de sûreté déjà rigoureuses en vigueur dans tous les moyens de transport et dans le transport des marchandises dangereuses, Transports Canada a pris de nouvelles initiatives en 2003 avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'intervenants de l'industrie et de représentants syndicaux. Les sections qui suivent fournissent un complément d'information sur ces initiatives selon le moyen de transport. Voir le tableau 4-2 pour plus de précisions.

TABLEAU 4-2 : PRINCIPALES RÉALISATIONS DE TRANSPORTS CANADA EN MATIÈRE DE SÛRETÉ EN 2003

A réalisé la phase I du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC).

A élaboré les prescriptions techniques du système de laissez-passer de zone réglementée d'aéroport avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et les intervenants de l'industrie. Ces prescriptions englobent la biométrie et les systèmes de gestion de l'information.

A conçu des instruments pour la mise en œuvre du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

A parachevé l'examen préliminaire des évaluations de sûreté des installations portuaires.

A introduit des améliorations aux protocoles d'embarquement à bord des navires.

A collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et les États-Unis à une déclaration de principes sur le traitement des mouvements ferroviaires en direction du Sud en cas de menace à la sûreté et à la contrebande.

A conçu des plans d'urgence, notamment un renforcement du contrôle des passagers, des non-passagers et du fret pour atténuer les menaces qui planent sur le réseau de transport du Canada.

basculante. Les données recueillies seront analysées pour déterminer si elles peuvent servir à élaborer une norme sur le seuil de retournement des camions-citernes qui transportent des marchandises dangereuses.

Programme national de TMD – Ce programme est exécuté dans tout le Canada avec le concours des provinces et des territoires en vertu des conditions définies dans les protocoles d'entente signés entre le ministre fédéral des Transports et ses homologues des provinces et des territoires. En 2003, un protocole de ce type a été signé avec le territoire du Nunavut de création récente. Au cours de l'année, Transports Canada a organisé des séances de formation à travers le pays sur le Règlement sur le TMD à l'intention des inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux. Un examen de la *Loi sur le TMD* de 1992 a été entrepris à l'automne 2003.

Harmonisation internationale – L'harmonisation des exigences réglementaires entre juridictions demeure un objectif important. En participant aux initiatives de l'ALÉNA, le Canada a proposé l'établissement de normes harmonisées en fonction du modèle nord-américain pour les camions-citernes et les wagons-citernes. Un accord a été conclu pour entreprendre des travaux à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, le Canada dirigeant les recherches sur les wagons-citernes. Ces recherches sont importantes pour prévenir les rejets accidentels de marchandises dangereuses. En 2003, un règlement est entré en vigueur qui prescrit l'utilisation au Canada des normes de rendement des Nations Unies sur les emballages destinés au transport des marchandises dangereuses (bonbonnes, caisses, sacs et autres contenants analogues). Les normes de rendement de l'ONU reposent sur les recommandations de l'ONU et contribuent à rehausser la sécurité de même que l'harmonisation internationale.

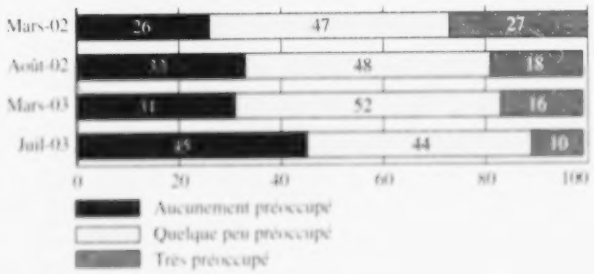
Pour d'autres précisions sur ces initiatives, notamment sur la nouvelle version en langage clair du Règlement sur le TMD, visitez le site www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

La sûreté du réseau national de transport a continué d'être renforcée en 2003 grâce à diverses mesures et initiatives. Grâce à cela, la confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les moyens de transport a continué d'augmenter. Par exemple, la figure 4-4 qui illustre le niveau de sensibilisation du public à la sûreté des transports aériens depuis mars 2002 démontre que la confiance du public dans la sûreté des voyages en avion continue d'être à la hausse.

FIGURE 4-4 : SUIVI DE LA SÉCURITÉ DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT, 2003

Overall how concerned are you about the security of air travel in Canada?



Source : EKOS Research Associates

RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS – INITIATIVES PRISES EN 2003

Outre les normes de sûreté déjà rigoureuses en vigueur dans tous les moyens de transport et dans le transport des marchandises dangereuses, Transports Canada a pris de nouvelles initiatives en 2003 avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'intervenants de l'industrie et de représentants syndicaux. Les sections qui suivent fournissent un complément d'information sur ces initiatives selon le moyen de transport. Voir le tableau 4-2 pour plus de précisions.

TABLEAU 4-2 : PRINCIPALES RÉALISATIONS DE TRANSPORTS CANADA EN MATIÈRE DE SÛRETÉ EN 2003

A réalisé la phase I du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC).

A élaboré les prescriptions techniques du système de laissez-passer de zone réglementée d'aéroport avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et les intervenants de l'industrie. Ces prescriptions englobent la biométrie et les systèmes de gestion de l'information.

A conçu des instruments pour la mise en œuvre du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

A parachevé l'examen préliminaire des évaluations de sûreté des installations portuaires.

A introduit des améliorations aux protocoles d'embarquement à bord des navires.

A collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et les États-Unis à une déclaration de principes sur le traitement des mouvements ferroviaires en direction du Sud en cas de menace à la sûreté et à la contrebande.

A conçu des plans d'urgence (notamment un renforcement du contrôle des passagers, des non-passagers et du fret) pour atténuer les menaces qui planent sur le réseau de transport du Canada.

Sûreté aérienne

En 2003, Transports Canada a continué à renforcer la sûreté aérienne du Canada, avec le concours de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) :

- en actualisant les normes de contrôle des passagers et de leurs bagages de même que la formation des agents de contrôle;
- en consultant les intervenants du secteur aéronautique, notamment les groupes syndicaux, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les forces de police locales au sujet de l'élaboration des exigences réglementaires relatives au contrôle des non-passagers;
- en élaborant les normes techniques d'amélioration du système de laissez-passer de zone réglementée pour les employés des aéroports. Ces exigences englobent la biométrie et l'amélioration des systèmes de gestion de l'information à l'appui de la délivrance, de la vérification, de l'annulation et du suivi des laissez-passer;
- en concevant des outils pour mesurer et évaluer le rendement des systèmes évolués de détection d'explosifs.

Parmi les autres initiatives qui ont contribué à renforcer la sûreté dans les aéroports canadiens et à bord des aéronefs, mentionnons :

- la rédaction de modifications au Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA) en ce qui concerne le contrôle des non-passagers. Le programme porte sur la fouille aléatoire des non-passagers, comme les employés des compagnies aériennes (y compris les équipages de conduite), les employés des aéroports, les ravitailleurs, les traiteurs, les préposés à l'entretien des aéronefs, le personnel d'entretien et les manutentionnaires au sol, leurs effets et leurs véhicules, s'il y a lieu, lorsqu'ils pénètrent dans une zone réglementée d'aéroport ou, dans certains cas, lorsqu'ils s'y trouvent;
- l'évaluation des exigences relatives aux services de police pour la sûreté de l'aviation dans certains aéroports, qui seront adoptées en 2004;
- la mise en œuvre de la première phase du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC), dont le but est de renforcer la qualité, l'efficacité et le rendement de la sûreté aéroportuaire en modernisant la façon dont sont traitées les autorisations de sécurité. Le système est conçu pour accélérer le délai de traitement des autorisations de sûreté pour les zones réglementées dans les aéroports canadiens;
- la rédaction des modifications aux règlements sur la sûreté au sujet des procédures et de la formation des équipages de conduite dans le cadre d'un engagement pris envers le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense de mettre en place de nouvelles prescriptions.

Le 9 avril 2003, dans le cadre du projet de renforcement de la sûreté des postes de pilotage, Transports Canada a également promulgué le règlement sur le renforcement des portes d'accès au poste de pilotage, afin de l'harmoniser avec les règlements de la communauté internationale. Grâce à l'aide financière du Programme de contribution au renforcement de la sûreté des postes de pilotage, les 705 exploitants canadiens de compagnies aériennes ont respecté les nouvelles prescriptions sur les portes d'accès au poste de pilotage. L'objectif de ce règlement, conjugué aux nouvelles procédures des exploitants sur l'accès au poste de pilotage, est de réduire les cas d'intrusion dans le poste de pilotage par des personnes indésirables.

Transports Canada a également continué d'apporter son aide financière au Programme de vérification universel de la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce programme a pour but de promouvoir la sûreté aérienne dans le monde entier en évaluant et en aidant les 188 États membres à remédier aux carences de sûreté.

Sûreté maritime

Le renforcement de la sûreté maritime est un élément essentiel de la relation que le Canada entretient avec les États-Unis sur le plan général de la sûreté et du commerce. En 2003, plusieurs initiatives ont été prises pour alimenter le Programme national de sûreté maritime à long terme.

D'importants progrès ont été réalisés dans l'adoption et la mise en œuvre du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) qui relève de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qui devra être en place d'ici le 1er juillet 2004. Au nombre des principales initiatives visant à respecter les nouvelles prescriptions de sûreté maritime, il faut mentionner :

- l'élaboration de lignes directrices sur l'évaluation et les plans de sûreté des navires et des installations portuaires;
- des consultations nationales avec les intervenants pour l'élaboration d'un cadre réglementaire;
- l'élaboration d'un programme de surveillance, de conformité et d'application de la loi.

Le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes a également été conçu en 2003 pour fournir un cadre réglementaire à un programme national qui réclame des vérifications de sécurité pour les personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées (ou être accompagnées) afin de protéger les infrastructures essentielles du réseau de transport maritime.

Sûreté chez les autres modes de transport

Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, Transports Canada a collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et les services des douanes américains (aujourd'hui le Service de protection des frontières qui relève du nouveau ministère de la Sécurité nationale) à une déclaration de principes pour le traitement des mouvements ferroviaires à destination du Sud en cas de menace à la sûreté et à la contrebande. Transports Canada a également rencontré l'Association des chemins de fer du Canada et la Federal Railway Administration du ministère des Transports des États-Unis pour discuter des prescriptions américaines relatives aux autorisations de sécurité des équipes de trains qui transportent des explosifs et des marchandises dangereuses destinés aux États-Unis ou sur leur territoire. D'autres discussions sont en cours.

Pour ce qui est de la sûreté des frontières, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration pour une frontière intelligente, cadre qui régit la circulation des personnes et des marchandises et la sécurisation des infrastructures, de même que l'échange de renseignements sur l'application de la loi. Pour mettre la déclaration en œuvre, un plan d'action en 30 points a été élaboré. Transports Canada continue d'étudier plusieurs éléments de ce plan, dans le secteur de la sécurisation des infrastructures. Ces responsabilités englobent l'amélioration des infrastructures, les systèmes de transport intelligents, la protection des infrastructures essentielles et la sûreté aérienne.

Protection civile et Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles (PNFIE)

En 2003, aux côtés d'autres ministères fédéraux, des gouvernements provinciaux et des États-Unis, Transports Canada a pris part à des exercices simulés (comme TOPOFF II) dont le but est de tester l'état de préparation du Canada et des États-Unis en cas d'attentat terroriste. Les exercices de ce type permettent au gouvernement fédéral de même qu'à Transports Canada d'améliorer la protection nationale et frontalière en cas d'éventuel attentat, en resserrant la collaboration, les communications et la compréhension.

La capacité de Transports Canada à prêter son concours en cas d'événement grave a été prouvée à un certain nombre de reprises, notamment durant la panne qui a touché l'Ontario, durant le lancement de la navette spatiale, les ouragans Isabel, Kate et Juan, les tempêtes géomagnétiques et solaires et, enfin, durant les feux de forêt qui ont ravagé la Colombie-Britannique et la Californie. Transports Canada a continué de renforcer son potentiel d'intervention en cas d'incident en officialisant la structure de l'équipe de gestion de crise du Ministère et en dispensant une formation plus poussée aux employés qui sont appelés à participer aux travaux des divers centres d'intervention.

Transports Canada a joué un rôle clé dans l'élaboration d'un cadre pour le Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, placé sous la direction de Sécurité publique et Protection civile Canada (l'ancien Bureau des infrastructures essentielles et de la protection civile). L'objectif de ce programme est de protéger le réseau d'infrastructures matérielles et informatiques du Canada, qui fournissent des services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications ainsi que de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. L'an dernier, Transports Canada a tenu des consultations avec les provinces et les territoires, d'autres ministères fédéraux et d'autres gouvernements, comme celui des États-Unis, pour promouvoir et renforcer les efforts concertés visant à harmoniser la fiabilité des infrastructures essentielles de transport.

Transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a poursuivi le développement de l'initiative d'intervention chimique, biologie, radiologique et nucléaire (CBRN) lancée en 2002. Cette initiative, qui a un rapport avec le transport des marchandises dangereuses, sera également intégrée dans le Plan national antiterrorisme. Transports Canada a continué de sécuriser l'accès à des équipes d'intervention d'urgence industrielles qualifiées capables d'apporter une aide sur les produits CBRN aux premiers intervenants en cas d'attentat terroriste.

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT 5

Dans le budget fédéral en 2003, 250 millions $ ont été mis de côté pour des initiatives en transport sur les changements climatiques en vertu du Plan du Canada sur les changements climatiques.

Aperçu

Les transports sont indispensables à la prospérité économique du Canada et à la qualité de vie de tous les Canadiens. Pour préserver et améliorer sa compétitivité, le Canada doit veiller à ce que son réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer la qualité de vie des Canadiens, nous devons également nous assurer que le réseau est sûr, sans danger et respectueux de l'environnement. Sur le plan pratique, cela signifie que de plus en plus, les Canadiens exigeront que le réseau de transport assume son rôle essentiel de manière à ne pas nuire à la santé humaine ou à l'environnement.

Le développement durable est une notion qui prône l'équilibre entre les dimensions économiques, sociales et environnementales des transports. Pour que le réseau de transport du Canada soit plus durable, il faut que tous les ordres de gouvernement, l'industrie et, surtout, chaque Canadien prennent des engagements à long terme et déploient des efforts concertés. C'est un but qu'il est impossible d'atteindre du jour au lendemain.

La création d'un réseau de transport véritablement durable n'est pas une mince tâche. Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité des transports. En général, le gouvernement fédéral est responsable des transports à l'échelle nationale, interprovinciale et internationale; les gouvernements provinciaux sont responsables pour leur part des transports intraprovinciaux; quant aux municipalités, elles sont responsables des transports urbains et des décisions de planification locales. Les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des transports coordonnent leurs activités par le truchement du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Le rôle de Transports Canada

La principale responsabilité de Transports Canada consiste à offrir un réseau de transport sûr et sans danger. Le Ministère est également investi de pouvoirs en ce qui concerne certaines questions environnementales (p. ex. *Loi sur la marine marchande du Canada*, *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*). Transports Canada collabore à cet égard avec plusieurs autres ministères du gouvernement fédéral. Par exemple, le Ministère collabore avec Ressources naturelles Canada à la promotion d'une réduction de la consommation de carburant des véhicules automobiles, notamment à l'adoption de technologies visant ce but dans les véhicules neufs. Environnement Canada est responsable des émissions atmosphériques par le biais des règlements sur les émissions des véhicules hors route et sur route et de leurs moteurs.

Le gouvernement fédéral cherche à améliorer la gestion environnementale de ses activités en atténuant les effets néfastes qu'elles risquent d'avoir. En réduisant ses propres incidences sur l'environnement, Transports Canada s'efforce de montrer l'exemple à d'autres dans le secteur des transports. Même si le Ministère n'est plus directement responsable de l'exploitation de nombreux éléments du réseau de transport, il continue d'assumer le rôle de propriétaire et de surveillant de ses principales composantes. À ce titre, Transports Canada a la responsabilité de s'assurer que la gestion de ses terres et installations est faite de manière appropriée.

Ce chapitre donne un aperçu des grandes questions environnementales ayant rapport avec le secteur des transports au Canada. En particulier, il analyse les tendances les plus récentes des émissions atmosphériques et les faits récents relatifs aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique dans les centres urbains. En outre, il souligne les initiatives prises dans les domaines de l'eau propre et des sites contaminés.

Les tendances environnementales et les transports

Les transports ont tout un éventail d'effets sur l'environnement. Les effets néfastes ont à voir avec les tensions qui se rattachent aux transports, notamment l'utilisation des ressources (matériaux et énergie), les résidus indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'utilisation des sols. Toute une palette d'activités de transport contribuent à ces tensions, notamment la construction des infrastructures; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la construction, la conduite, l'entretien et l'élimination des véhicules; et la fourniture d'énergie. Par conséquent, les activités de transport contribuent à des degrés variables à un certain nombre de problèmes environnementaux, notamment aux changements climatiques résultant des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'origine anthropique, au smog urbain, à une baisse de la qualité de l'eau et à une mauvaise utilisation des sols.

Les changements climatiques et les émissions de gaz à effet de serre

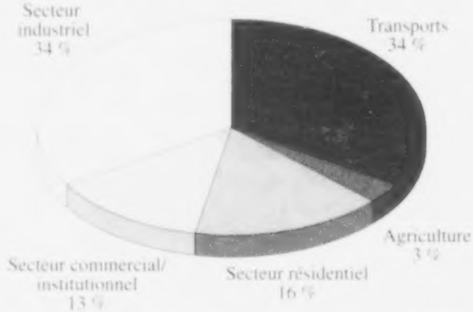
Les changements climatiques sont un problème environnemental à l'échelle nationale et internationale. Ils résultent des GES qui piègent dans les basses couches de l'atmosphère la chaleur qui est réfléchie depuis la surface de la Terre. Les deux tiers des émissions de dioxyde de carbone (CO_2), qui est l'un des principaux GES, sont d'origine anthropique.

Les émissions du secteur des transports ont augmenté rapidement, en même temps que l'économie du Canada prenait de l'expansion et que les échanges commerciaux se multipliaient au Canada et avec les États-Unis. Cette tendance haussière devrait se poursuivre.

En 2001, le total des émissions canadiennes de GES attribuables à la consommation d'énergie secondaire[1] s'est chiffré à 473 mégatonnes (Mt). La figure 5-1 illustre les émissions de GES de sources secondaires pour différents secteurs de l'économie. Le secteur des transports a été responsable de 34 % (163 mégatonnes) du total. Les transports routiers représentent la majorité de ce pourcentage, à hauteur de 77 %, alors que le transport aérien en représente 9 %. Les transports ferroviaire et maritime ont représenté respectivement 4 % et 6 %.

La figure 5-2 indique que les émissions de GES attribuables à la consommation d'essence routière ont été relativement stables au cours des deux dernières décennies. Il a fallu attendre 1998 pour que la consommation d'essence retrouve ses niveaux de 1980. Depuis cette date, la consommation d'essence n'a pas cessé de grimper. Dans l'ensemble, l'augmentation de la consommation d'essence routière s'est chiffrée à environ 7 % entre 1980 et 2002. La plus grande efficacité énergétique des véhicules neufs est essentiellement responsable de cette

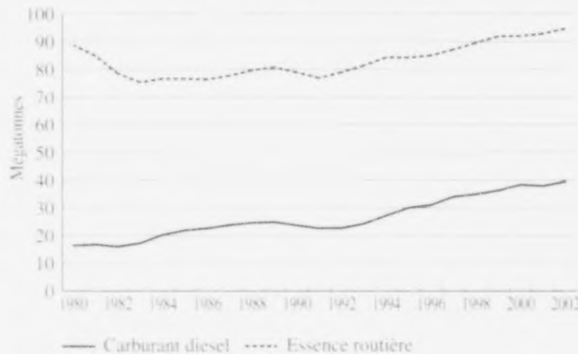
FIGURE 5-1 : ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU CANADA, 2001



Source : Ressources naturelles Canada, Évolution de l'efficacité énergétique au Canada : Tableaux sommaires (Canada), site web de l'OEE

hausse relativement modérée. Toutefois, le nombre de véhicules par automobiliste titulaire d'un permis a régulièrement augmenté, et les gens conduisent plus souvent et parcourent de plus grandes distances. Les véhicules utilitaires sports (VUS) et les camions légers connaissent une vogue sans cesse croissante.

FIGURE 5-2 : ÉMISSIONS DE GES DE L'ESSENCE ROUTIÈRE ET DU CARBURANT DIESEL, 1980 – 2001



Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada : Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada : inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002

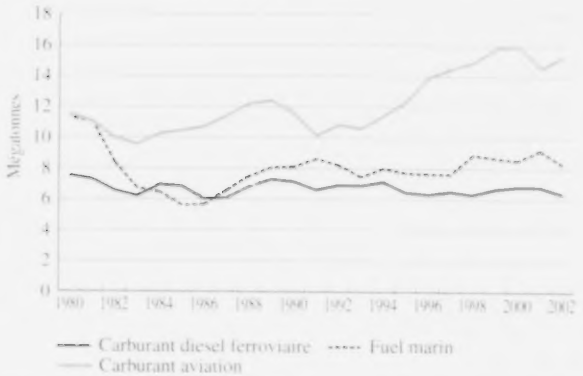
La même figure montre que la consommation de carburant diesel routier a considérablement augmenté depuis vingt ans, la hausse s'étant chiffrée à 140 % entre 1980 et 2002. Cela traduit le caractère évolutif de l'industrie du fret qui s'explique par la libéralisation des échanges, la déréglementation du transport des marchandises et la révolution du « juste à temps » (tendance de l'industrie à vouloir minimiser ses inventaires afin de réduire ses coûts).

La figure 5-3 illustre les émissions de GES du secteur de transport non routier. Les émissions de l'industrie du transport aérien ont fluctué entre 1980 et 2002 mais, dans l'ensemble, elles ont augmenté de 33 %. Signalons que le rendement énergétique des aéronefs s'est amélioré durant cette période grâce aux nouvelles technologies aéronautiques, à l'utilisation d'aéronefs plus gros porteurs

1 L'énergie secondaire est l'énergie consommée dans les secteurs résidentiel, commercial, agricole, industriel et des transports.

et à l'augmentation des coefficients de charge. Les émissions de GES du secteur maritime ont reculé de 27 % durant la même période. Toutefois, depuis le milieu des années 1980, les émissions ont fluctué sur une bande relativement étroite. Les émissions du secteur ferroviaire ont reculé d'environ 15 % entre 1980 et 2002. Cela est impressionnant, d'autant plus que, pendant cette période, le nombre de tonnes-kilomètres intérieures a progressé. Cela s'explique sans doute par plusieurs facteurs : l'achat d'un grand nombre de nouvelles locomotives plus performantes à la fin des années 1990; l'adoption de nouvelles règles d'exploitation; et la rationalisation des parcs du Canadien National et du Canadien Pacifique.

FIGURE 5-3 : ÉMISSIONS DE GES DES SECTEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE, AÉRIEN ET MARITIME, 1980 – 2002



Sources : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada : bulletin trimestriel : disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada : inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

LES TRANSPORTS URBAINS ET LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

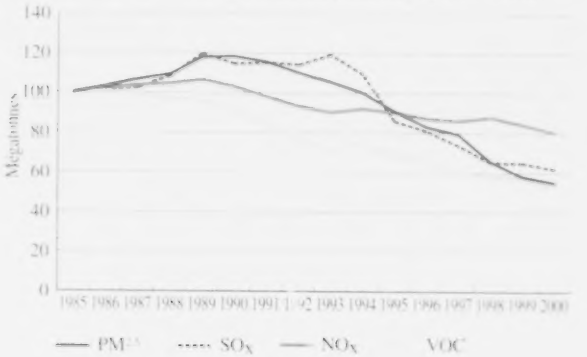
Quatre-vingts pour cent des Canadiens vivent aujourd'hui en milieu urbain, ce qui fait du Canada l'un des pays les plus urbanisés du monde. L'urbanisation et l'augmentation régulière des activités économiques dans les centres urbains exercent de sérieuses pressions sur l'environnement.

Les émissions des véhicules contribuent pour beaucoup à la pollution atmosphérique, en particulier dans les centres les plus densément peuplés du Canada. Les émissions d'oxydes d'azote (NO_X) des véhicules affectent la qualité de l'air et contribuent au smog urbain, qui est un sérieux problème de santé pour les Canadiens. Selon des études sur la santé, la pollution atmosphérique est responsable de plusieurs milliers de décès prématurés au Canada chaque année, et de nombreux problèmes d'ordre sanitaire, notamment des affections cardio-vasculaires et des maladies respiratoires.

Le smog est attribuable à deux grands ingrédients : l'ozone des basses couches de l'atmosphère et les poussières fines aéroportées. L'ozone des basses couches de l'atmosphère se produit lorsque les NO_X et les composés organiques volatils (COV) réagissent à la lumière du soleil et à l'air stagnant. Les COV se retrouvent dans les émanations d'essence et les solvants. Les émissions de NO_X sont attribuables pour la plupart aux combustibles fossiles que l'on fait brûler. Les NO_X, de même que le dioxyde de soufre (SO_2), contribuent également aux pluies acides. Les COV se trouvent dans les émanations d'essence et les solvants. Le deuxième grand ingrédient du smog est constitué par les poussières fines aéroportées, qui se dégagent lors de la combustion de combustibles fossiles dans les véhicules automobiles, les usines d'électricité et les industries lourdes. Les procédés industriels et la consommation de solvants sont d'autres grandes sources d'émissions de poussières fines aéroportées.

La figure 5-4 illustre la dynamique de ces émissions depuis 1985. Le secteur des transports est responsable de près de 52 % des émissions totales de NO_X, de 21 % des émissions totales de COV et de 6 % des émissions de poussières fines. Heureusement, depuis 15 ans, tous les polluants atmosphériques émis par le secteur des transports ont diminué. Cette baisse est essentiellement attribuable aux règlements adoptés en vue de réduire les méfaits sur la santé du smog et l'impact des pluies acides.

FIGURE 5-4 : ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1985 – 2000



Sources : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada : bulletin trimestriel : disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada : inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

La congestion contribue également pour beaucoup aux émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques responsables du smog. Les embouteillages s'accompagnent également de coûts économiques et sociaux. Dans les zones urbaines et aux postes frontaliers, il s'agit d'un obstacle majeur à l'efficacité des échanges commerciaux internationaux et interprovinciaux, qui en outre a des répercussions profondes sur les infrastructures de transport du Canada. Les aéroports, les cours de triage ferroviaires, les ports et les autoroutes sont généralement

situés dans des villes et sont directement touchés par l'efficacité du réseau de transports urbains. Les encombrements entraînent des coûts économiques colossaux, qui se chiffrent à plusieurs milliards de dollars pour l'économie canadienne. Ces coûts englobent les pertes de temps et de productivité, les pertes salariales et les coûts de carburant supplémentaires. On s'attend à ce que la congestion augmente de façon marquée tandis que la population continue d'augmenter dans les centres urbains.

Les colonies à faible densité, qui sont tributaires des routes, constituent une tendance marquée du développement des villes canadiennes. Bien qu'il y ait des avantages à un milieu vert, ouvert et moins peuplé, ce type de peuplement urbain entraîne une augmentation de l'utilisation des véhicules et des émissions en accroissant les distances des migrations journalières.

EAU PROPRE ET SITES CONTAMINÉS

Les transports ont des méfaits sur la qualité de l'eau et des effets néfastes sur l'utilisation des sols. Il faut atténuer les effets des transports sur la qualité de l'eau, améliorer la gestion de l'environnement et prendre des mesures pour minimiser l'incidence des activités de transport sur l'environnement afin de protéger l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres, éviter l'exposition de l'être humain à des substances dangereuses et préserver l'environnement pour le plaisir de l'être humain. La contamination des sols est attribuable dans une large mesure aux fuites des réservoirs de stockage de carburant qui se sont produites il y a des dizaines d'années. Les zones industrielles urbaines, la construction des chemins de fer, les anciens ports, les aéroports, les installations de formation, les bases militaires et les réserves ont été contaminés dans une très large mesure. Près de 60 % des sites contaminés du Canada l'ont été par les hydrocarbures pétroliers qui, si l'on ne s'en occupe pas, peuvent présenter des risques pour la santé et l'environnement.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

En 2003, à l'instar de tous les autres ministères fédéraux, Transports Canada a élaboré sa troisième *Stratégie de développement durable* 2004-2006 (SDD). L'objectif de la SDD est de faciliter les décisions et de sensibiliser les gens à l'importance de la durabilité des transports. La Stratégie permet de s'assurer que les paramètres environnementaux entrent en ligne de compte dans les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada, au même titre que les facteurs économiques et sociaux.

La troisième Stratégie offre l'occasion à Transports Canada d'apporter la preuve de son leadership dans la promotion des transports durables. Elle traite des principales priorités fédérales comme : les changements climatiques, l'air pur, l'eau propre, les sites contaminés et la recherche et le développement. Bon nombre des engagements de la Stratégie cherchent à aborder ces priorités dans le contexte urbain.

Présentée au Parlement en février 2004, la Stratégie énonce sept défis stratégiques et 32 engagements particuliers liés à des actions prévues au cours des trois prochaines années.

Les sept défis stratégiques sont :

1. encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Pour élaborer cette stratégie, Transports Canada a fait appel au savoir-faire d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, il a consulté les provinces, les territoires et les municipalités et a bénéficié de l'apport des Canadiens d'un océan à l'autre. La Stratégie représente la feuille de route de Transports Canada pour prendre de meilleures décisions avec le concours de tous les intervenants du secteur des transports.

Pour visionner la Stratégie, il suffit de visiter le site Web de Transports Canada à : http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm

ATTÉNUATION DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le gouvernement fédéral a ratifié le Protocole de Kyoto en 2002, s'engageant par là à réduire les émissions de GES du Canada de 6 % par rapport à 1990 d'ici 2010. En février 2003, le budget fédéral soulignait l'engagement pris par le Canada d'agir relativement aux changements climatiques. Le budget de 2003 prévoit l'attribution de 2 milliards $ aux initiatives sur les changements climatiques qui figurent dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*. En août 2003, le gouvernement a annoncé l'affectation de 1 milliard $ du budget 2003. Le Plan sur les changements climatiques, qui intègre le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques, vise à améliorer la consommation des véhicules et la production et la consommation de carburants de substitution. En outre, d'importantes mesures ont été prises pour favoriser l'efficacité du transport des marchandises et multiplier les choix des passagers dans les secteurs urbains.

La section qui suit souligne les plus importantes mesures prises liées au secteur des transports.

EFFICACITÉ DES VÉHICULES

Programme de consommation efficace de carburant des véhicules

Le gouvernement du Canada a réitéré son engagement de collaborer avec les constructeurs automobiles afin d'élaborer un nouvel objectif sur la consommation du parc automobile. L'objectif du gouvernement est de réduire de 25 % d'ici 2010 la consommation des véhicules légers. Pour aider les consommateurs à faire les meilleurs choix environnementaux, le gouvernement multipliera les programmes d'information du public. Par exemple, à l'automne 2003, le gouvernement fédéral a lancé la campagne « Gardez vos pneus en forme », initiative nationale de sensibilisation et d'information du public dont le but est d'inciter les automobilistes canadiens à adopter des bonnes pratiques de gonflage et d'entretien des pneus de leurs véhicules afin d'en prolonger la durée de vie utile et de réduire la consommation d'essence, deux facteurs qui contribuent aux économies d'énergie et à la réduction des émissions responsables des changements climatiques.

Programme de véhicules à technologies de pointe

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) est un volet essentiel du Programme de consommation efficace de carburant des véhicules. Les véhicules à technologies de pointe sont dotés, ou le seront prochainement, de technologies qui contribuent à améliorer la consommation de carburant, à réduire les émissions atmosphériques et à créer des réseaux de transport plus propres et plus durables. On évalue actuellement ces véhicules pour déterminer leur impact sur la consommation de carburant, la sécurité et l'environnement. À la fin de 2003, le parc du PVTP comportait 87 véhicules. Le premier rapport annuel de Transports Canada sur le PVTP a été publié le 21 juillet 2003. Il démontre la réaction favorable du public face aux petits véhicules urbains. Il affirme par ailleurs qu'étant donné que les véhicules à technologies de pointe fonctionnent de la même manière que les véhicules classiques, leur adoption se fera essentiellement sans heurts et de manière transparente pour tous les Canadiens. Il reste à démontrer que ces véhicules sont aussi sûrs que les autres véhicules de dimensions plus importantes vendus sur le marché. De plus, il se peut que la disponibilité de ces véhicules sur le marché canadien soit assez limitée.

INITIATIVES SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT

Initiatives sur les piles à combustible

Par le biais de son Plan d'action 2000, le gouvernement du Canada a décidé d'investir 23 millions $ dans le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports dont le but est de démontrer et d'évaluer certaines options de ravitaillement des véhicules munis de piles à combustible. Dans le cadre de ce programme, on analysera également les systèmes de ravitaillement des véhicules, on établira des normes de sécurité au sujet des postes de ravitaillement et on élaborera des programmes de formation et de certification pour ceux et celles qui sont chargés d'installer et d'entretenir ces postes.

Dans le cadre de l'annonce faite en août 2003, il a été question de 130 millions $ qui seraient investis dans l'étoffement des connaissances et l'accélération de la conception et de la commercialisation des piles à combustible et d'autres technologies qui constitueront la base de l'économie naissante de l'hydrogène, notamment des technologies visant à produire de l'hydrogène à partir de sources d'énergie renouvelables. Des investissements seront engagés à l'appui des partenariats entre les secteurs public et privé afin de concevoir et de faire la démonstration des technologies et des infrastructures d'hydrogène dans des milieux intégrés simulant la réalité. Cinquante millions de dollars de plus seront investis dans des projets relatifs à l'économie de l'hydrogène à même l'affectation de 250 millions $ de Technologies du développement durable Canada.

En avril 2003, l'ex-ministre de l'Industrie, M. Allan Rock, a publié la Carte routière canadienne sur la commercialisation des piles à combustible. Cette carte routière révèle la façon dont les entreprises, les institutions et les gouvernements du Canada peuvent planifier leurs décisions d'investissement, leurs activités de développement industriel et leurs programmes d'enseignement et de recherche afin d'accélérer la commercialisation des piles à combustible et des technologies à l'hydrogène, qui présentent de multiples promesses d'avantages pour l'environnement et de débouchés économiques.

Expansion de l'éthanol

Le gouvernement fédéral a l'intention de collaborer avec les provinces et l'industrie à l'accroissement des approvisionnements et de la consommation d'éthanol à base de biomasse, comme les fibres végétales, le maïs et d'autres céréales. En particulier, l'objectif du Plan sur les changements climatiques est de faire en sorte que 35 % des réserves nationales d'essence contiennent des mélanges à faible concentration d'éthanol (jusqu'à 10 %) d'ici 2010. Pour réaliser le Programme d'expansion de l'éthanol, 100 millions $ sont prévus entre 2003 et 2006 pour financer la nouvelle production d'éthanol au Canada.

Biodiesel

Le 12 août 2003, le gouvernement du Canada a annoncé le déblocage de 11,9 millions $ à l'appui des recherches et du versement d'incitatifs à des usines expérimentales d'échelle industrielle produisant du biodiesel. Ces crédits serviront également à financer des projets de démonstration pour encourager la consommation plus généralisée de ce succédané du carburant diesel classique dont la combustion est plus propre.

Gaz naturel

Le gouvernement fédéral investira par ailleurs 9,9 millions $ pour réduire les coûts des véhicules alimentés au gaz naturel dans les parcs urbains, comme les taxis et les camions de livraison. Cette mesure contribuera à accroître la demande de ces véhicules peu polluants et incitera les constructeurs à augmenter la production des véhicules de ce type.

INITIATIVES SUR LES MARCHANDISES

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises

Cette initiative est dirigée par Transports Canada avec le concours de Ressources naturelles Canada, et son objectif est de réduire l'augmentation des émissions de GES du secteur des transports. Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration de transport durable des marchandises (PDTDM); des ententes volontaires sur le rendement conclues entre le gouvernement fédéral et les associations modales; et la formation et la sensibilisation des transporteurs de marchandises. En 2003, le PDTDM a attribué près de 1,89 million $ à 14 projets. En outre, deux nouveaux projets de démonstration ont été lancés. L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises a également cofinancé et aidé à organiser des conférences et des ateliers sur le transport des marchandises afin de sensibiliser les gens à ce programme et de promouvoir les pratiques optimales visant à réduire les émissions de GES du secteur des marchandises.

Initiative en matière de carburants et d'efficacité énergétique dans le transport commercial

Le Plan sur les changements climatiques comprend une nouvelle Initiative en matière de carburants et d'efficacité énergétique dans le transport commercial d'une valeur de 54,1 millions $ échelonnée sur quatre ans, codirigée par Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Son objectif est de réduire l'augmentation des émissions de GES dans le secteur canadien du transport commercial. L'élément de cette initiative placé sous le contrôle de Transports Canada est le programme écoénergétique pour le transport des marchandises, qui est axé sur le transport des marchandises par avion, bateau et train et sur les expéditeurs. Le programme versera des incitatifs financiers pour l'achat et l'installation de technologies et d'équipements visant à rehausser les économies. Il comporte également un projet pilote dont le but est de réduire la marche au ralenti des navires dans les terminaux et un programme de formation et de sensibilisation qui s'adresse aux expéditeurs et aux transitaires. Le volet de l'initiative confié à Ressources naturelles Canada se concentre sur les activités routières dans le secteur du transport commercial.

TRANSPORT URBAIN DES VOYAGEURS

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain est une initiative de 40 millions $ dont le but est de démontrer et d'évaluer les effets de stratégies intégrées visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports urbains. Le programme évalue également les conséquences de ces stratégies sur d'autres objectifs comme l'amélioration du rendement énergétique, la mise à l'essai de technologies, la purification de l'air, la réduction des charges d'exploitation et l'augmentation des transports actifs (voir encadré sur les transports actifs). Les données sur les démonstrations et sur la durabilité des transports urbains sont généralement diffusées dans le cadre d'activités d'apprentissage, de communications sur Internet, de la publication d'études de cas et de l'octroi de subventions dont le but est d'encourager la reproduction des stratégies fructueuses.

En 2003, le programme a évalué les propositions détaillées émanant de 15 municipalités du Canada et annoncé que huit d'entre elles seraient mises en œuvre. Les projets de démonstration retenus provenaient de Whitehorse, du District régional de Vancouver, de Winnipeg, Waterloo, de l'agglomération de Toronto et de la ville de Hamilton, de Gatineau, Montréal et Halifax. Parmi les stratégies intégrées qui doivent être mises en œuvre d'ici mars 2007 dans ces villes, mentionnons des services d'autobus directs, des activités ciblées de marketing social, l'amélioration des couloirs réservés aux cyclistes et aux piétons, des autobus hybrides-électriques, des postes pour voitures électriques, des associations de gestion des transports et des villages urbains. Ces stratégies sont mises en œuvre avec le concours d'administrations locales, régionales et provinciales, de groupes à but non lucratif, du secteur privé et d'établissements d'enseignement et de recherche.

Tout au long de 2003, le Réseau d'information du programme a parrainé des activités d'apprentissage et récompensé les projets axés sur la qualité de l'air, l'utilisation des terres, la croissance intelligente, l'établissement du prix des encombrements et les changements climatiques. Des prix ont été décernés au Transportation Solutions Group de la ville de Calgary et au projet O-Train de la ville d'Ottawa.

TRANSPORTS ACTIFS

Les transports actifs désignent les transports non motorisés, notamment les modes de locomotion comme la marche, la bicyclette et les fauteuils roulants manuels. Les transports actifs sont par ailleurs une option efficace pour réduire les encombrements de la circulation dans les centres urbains, qui peut se solder par une réduction globale des émissions de GES des automobiles.

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) a conçu un guide visant la mise en œuvre et la promotion des modes de transport actifs comme la marche, la bicyclette et le patin à roues alignées, dans les localités canadiennes. Il s'agit d'un guide détaillé et pratique qui aide les collectivités de tout le Canada à faire des transports un élément plus important de leur stratégie d'intervention face aux défis quotidiens des transports comme la pollution atmosphérique. La FCM a établi un partenariat avec Transports Canada, Santé Canada et Environnement Canada dans le cadre de ce projet. On trouvera ce guide à l'adresse http://kn.fcm.ca.

Moncton (Nouveau-Brunswick) est l'une des villes canadiennes qui connaît le taux de croissance le plus rapide. Cela met à rude épreuve tous ses systèmes sociaux, physiques et environnementaux. Pour y réagir, la ville a conçu un réseau linéaire de parcs et de couloirs de verdure afin d'adopter une approche de développement durable à l'égard de la préservation des habitats et des sentiers essentiels. Dans ce cadre, Moncton a entrepris l'aménagement du Sentier du millénaire (sentier entourant la municipalité qui relie de nombreuses collectivités aux parcs et à d'autres destinations civiques et commerciales importantes). Ces initiatives ont incité le comité environnemental de la ville à tenir compte des futurs besoins en matière de santé, de vie active et de transports. À son tour, cela a abouti à la création du Comité des transports actifs, chargé d'élaborer un plan des transports actifs.

Toujours en voie de peaufinement et de mise en œuvre, le plan pourrait bien métamorphoser la ville de Moncton d'une collectivité tributaire de l'automobile en un lieu où les automobilistes, les usagers des transports en commun, les piétons, les cyclistes et d'autres partagent la même vision des désirs et des besoins futurs en matière de transport. Ce plan offre un cadre d'intégration des vœux des usagers à l'égard des divers moyens de se rendre là où ils veulent et représente une initiative importante dans le développement des transports durables.

Infrastructures

Fidèle aux engagements pris dans le discours du Trône du 30 septembre 2002 à l'égard d'infrastructures modernes et d'une nouvelle stratégie pour un réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement, le gouvernement du Canada prévoit d'attacher plus d'importance aux transports en commun dans le financement existant et futur des infrastructures. Cela se fera parallèlement aux efforts des municipalités visant à créer des cadres propices à la gestion des transports et à l'aménagement du territoire, et aux mesures prises par les provinces et les territoires pour accroître la demande des transports publics et réduire la conduite des véhicules à un seul occupant.

L'annonce du 12 septembre 2003 présentait les investissements de 3 milliards $ dans les infrastructures annoncés dans le budget fédéral de 2003 comme une source supplémentaire d'efforts visant à réduire les GES. Ces fonds seront versés par l'entremise du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure municipale-rurale, gérés par Infrastructures Canada.

Les projets de transport (routier, transport en commun, ferroviaire) sont approuvés par le Ministre responsable des infrastructures, sous les conseils de Transports Canada. Tous les projets de transport sous FCIS sont négociés conjointement et mis en œuvre par Transports Canada.

Qualité de l'air

En 2003, Environnement Canada a continué d'enregistrer des progrès considérables dans la prise de nouvelles mesures de réglementation en vertu du Programme fédéral sur des véhicules, des moteurs et des carburants plus propres. C'est le 1er janvier 2003 qu'a été publié le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs qui relève de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) (LCPE). Ce règlement est entré en vigueur le 1er janvier 2004. À mesure que des véhicules moins polluants font leur entrée dans le parc canadien, ils aboutiront progressivement à une réduction des émissions annuelles de polluants générateurs de smog. Grâce à ce règlement, on a la garantie que les véhicules et les moteurs du millésime 2004 et des années ultérieures sont conçus pour respecter des normes de plus en plus strictes sur les émissions, en phase avec les règlements fédéraux correspondants des États-Unis. Le Règlement s'applique aux véhicules légers, aux camions légers, aux voitures de tourisme de taille moyenne, aux véhicules lourds et aux motocyclettes.

Ce règlement est complété par le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel adopté au préalable (2002) dont le but est de réduire la concentration maximale de soufre du carburant diesel routier à 15 parties par million à compter de 2006 afin d'assurer le bon rendement des systèmes évolués de contrôle des émissions des véhicules et de leurs moteurs. Ensemble, on estime que ces deux règlements réduiront comme suit les émissions du parc de véhicules routiers circulant au Canada en 2020 : NO_X (- 73 %), poussières fines (- 64 %), monoxyde de carbone (- 23 %) et COV (- 14 %). Ces mesures aboutiront également à la diminution des émissions de plusieurs polluants, déclarés « toxiques » en vertu de la LCPE de 1999, comme le benzène et l'acétaldéhyde.

En novembre 2003, Environnement Canada a publié la version finale du Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé, premier d'une série de règlements prévus visant à réduire les émissions des moteurs utilisés dans une diversité d'applications hors route. D'autres règlements sur les émissions des moteurs hors route en cours d'élaboration porteront sur les moteurs diesel qui alimentent les engins de construction et les machines agricoles, les motomarines et les véhicules de loisir comme les motoneiges et les véhicules tout-terrains.

Eau propre

La pollution de l'eau attribuable aux transports reste un dossier important. Le gouvernement fédéral a l'intention de protéger l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres, d'éviter l'exposition de l'être humain à des substances dangereuses et de préserver l'environnement pour le plaisir de l'être humain. En 2003, par exemple, le gouvernement fédéral a continué de prévenir, de détecter et d'intervenir en cas d'incident de pollution marine grâce à un système national de préparation et d'intervention en cas de déversements en milieu marin. Il a participé et contribué à l'élaboration de nouveaux règlements dans le cadre des réunions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les modifications au Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses se sont soldés par une plus grande uniformité entre le Règlement canadien sur les marchandises dangereuses et les conventions internationales sur la pollution marine. Ces règlements exigent l'identification sans équivoque des polluants marins pour minimiser la pollution accidentelle et marquer et étiqueter correctement les emballages.

En 2003, Transports Canada a dressé un inventaire de toutes les installations qui lui appartiennent et qu'il exploite et qui procurent de l'eau potable. Le Ministère a

également collaboré avec un comité interministériel sur l'eau potable à l'élaboration d'un projet de programme fédéral sur l'eau potable, qui sera terminé prochainement.

Même si la législation en vigueur ne prescrit pas expressément la surveillance de l'eau, les lois fédérales, provinciales et municipales précisent les normes et les directives que l'industrie doit suivre au sujet de la qualité de l'eau. Pour s'assurer que les effluents des aéroports n'ont pas d'effets délétères sur l'environnement, les aéroports de Transports Canada ont adopté un programme d'échantillonnage et d'analyse des eaux de ruissellement provenant des aéroports de tout le Canada.

PLAN DE GESTION DES SITES CONTAMINÉS

Le budget de 2003 prévoyait le déblocage de crédits sur cinq ans (75 millions $ la première année et 100 millions $ par an les quatre années suivantes) pour accélérer l'assainissement des sites fédéraux contaminés au Canada. On prévoit que ce financement réduira les responsabilités du fédéral grâce au soin et à l'entretien des mines abandonnées dans le Grand Nord et à l'assainissement des sites contaminés à haut risque, ainsi qu'aux progrès des travaux d'assainissement de quantité d'autres sites.

En juillet 2003, chaque ministère et organisme fédéral, dont Transports Canada, a présenté au Conseil du Trésor un plan quinquennal de gestion des sites contaminés, selon les prescriptions de la nouvelle Politique fédérale sur la gestion des sites contaminés.

Le plan contient un cadre permettant de prioriser et de sélectionner les sites qui réclament des mesures plus poussées, d'aider à déterminer les besoins de financement des sites contaminés, et il contribuera au développement durable. Il sera actualisé chaque année pour refléter les priorités du Ministère, les progrès technologiques et la disponibilité des moyens.

Initiatives des provinces et des municipalités

Ce sont les provinces et les territoires qui sont responsables de la plupart des paramètres relatifs au réseau routier, à l'immatriculation des véhicules et à leur inspection. Les administrations municipales s'occupent pour leur part de gérer la planification urbaine et les réseaux de transport locaux, notamment les routes urbaines, les ponts et les transports en commun. Ainsi, chacun de ces ordres de gouvernement contribue à un réseau de transport durable. On trouvera ci-après quelques exemples d'initiatives menées en 2003 dans les provinces ou les municipalités afin d'améliorer la durabilité du réseau de transport.

Saskatchewan

La Commission des transports en commun de Saskatoon et le ministère de la Voirie de la Saskatchewan procèdent à un essai pilote d'un « biodiesel » à base d'un mélange d'huile de canola dans un segment de leurs parcs. Parmi les résultats escomptés, mentionnons une diminution de la consommation de carburant diesel, une baisse des émissions de NO_X/COV et une diminution importante de l'usure des moteurs. La ville de Regina et le ministère de l'Énergie de la Saskatchewan ont converti leurs parcs de véhicules au gaz naturel comprimé. En outre, le ministère de l'Énergie de la province a aménagé plusieurs postes de ravitaillement des véhicules alimentés au gaz naturel dans la province pour mieux servir le public. La consommation de gaz naturel comprimé réduit la consommation de pétrole et les émissions des véhicules.

Manitoba

Le 16 avril 2003, la province de Manitoba a publié son rapport *Preliminary Hydrogen Opportunities Report*. Celui-ci analyse l'utilisation future de l'hydrogène et souligne les perspectives qui existent au Manitoba dans le secteur du développement de l'hydrogène. En outre, en 2003, le Fonds des innovations de développement durable a approuvé des subventions pour la réalisation de deux projets. C'est ainsi qu'une subvention de 25 000 $ a été octroyée pour la conception, la mise au point et l'essai de biodiesels dans les autobus de transport en commun selon les conditions qui prévalent dans les Prairies canadiennes. Une subvention de 8 500 $ a été accordée pour évaluer l'adoption de carburants de remplacement dans les véhicules des parcs de la région de la vallée de la rivière Rouge (aussi bien du côté canadien qu'américain) en vue de promouvoir la consommation accrue des carburants de remplacement dans la région.

Ontario

Le programme ontarien de rabais fiscaux au titre des véhicules alimentés par des carburants de remplacement offre aux acheteurs ou aux locataires à long terme de véhicules admissibles un rabais allant jusqu'à 1 000 $ sur la taxe de vente au détail. Dans le budget de l'Ontario de 2003, le gouvernement a proposé de doubler le rabais de la taxe de vente au détail pour les véhicules admissibles alimentés par des carburants de remplacement jusqu'à concurrence de 2 000 $. Certains véhicules de tourisme hybrides sont eux aussi admissibles à ce rabais. En outre, le gouvernement de l'Ontario a annoncé un plan de dix ans pour agrandir et renouveler les infrastructures de transport en commun de l'Ontario. Ce plan prévoit 1 milliard $ pour les besoins en capitaux de GO Transit; 750 millions $ pour le programme de renouvellement des transports en commun municipaux; 1,25 milliard $ pour

l'expansion des transports en commun interrégionaux dans la région du Golden Horseshoe; et 250 millions $ pour des projets stratégiques d'expansion des transports en commun dans les secteurs urbains à l'extérieur de la région du Golden Horseshoe. Le budget de 2003 a également annoncé que la province financerait partiellement un nouveau réseau d'autobus rapides de GO Transit.

Québec

La Société de transport de Montréal a parachevé un essai pilote portant sur des carburants mélangés à 20 % de biodiesel dans les autobus de transport en commun. Parmi les matières premières de ce carburant, mentionnons les graisses des restaurants, les graisses animales des usines d'équarrissage et les huiles végétales vierges. Le projet BIOBUS a démontré qu'il était parfaitement rentable pour les commissions de transport en commun d'utiliser du biodiesel, et que cela favorisait d'importantes réductions des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques. À sa convention d'avril 2003, l'Association québécoise du transport et des routes a reconnu les mérites du projet BIOBUS en lui accordant son prix environnemental au titre des exploits techniques.

Nouveau-Brunswick

En 2003, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick a publié son Plan stratégique 2002-2005. Celui-ci comporte neuf buts stratégiques, dont l'un est de respecter l'environnement et d'être dynamique dans l'ensemble de ses activités. Ses objectifs sont : d'intégrer les notions d'amélioration constante, de protection de l'environnement et de prévention de la pollution dans tous les éléments des travaux du Ministère; de prendre des mesures spéciales pour protéger l'environnement qui entoure les installations d'entretien du Ministère; de s'assurer que tous les employés sur le terrain ont suivi une formation suffisante sur la protection de l'environnement; d'étudier les nouvelles technologies et méthodologies respectueuses de l'environnement; et de collaborer avec le gouvernement fédéral, le ministère provincial de l'Environnement et les administrations locales et d'autres à l'éducation du public sur la nécessité de réduire les émissions de GES du secteur des transports. Par ailleurs, le Ministère surveillera et mesurera les progrès de ses initiatives de gestion du sel sur les routes et sa planification environnementale de plusieurs projets routiers qui relèvent de la *Loi sur les études d'impact sur l'environnement.*

VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT DURABLE

Les activités dont il est fait mention dans ce chapitre démontrent que tous les ordres de gouvernement déploient des efforts pour promouvoir un réseau de transport plus durable. Un réseau de transport sûr, sans danger, efficace et respectueux de l'environnement revêt une importance cruciale pour le bien-être économique et social du Canada. Même si d'importants progrès ont été accomplis, il reste encore beaucoup à faire pour garantir un réseau de transport durable pour les générations actuelles et futures.

TRANSPORT FERROVIAIRE 6

Bien que très peu de voies aient été transférées en 2003, aucune n'a été abandonnée. Les recettes des chemins de fer ont augmenté légèrement, alors que les gains de productivité ont à nouveau permis une réduction des tarifs

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2003

En raison d'une récolte céréalière nettement inférieure aux niveaux antérieurs en 2002, les chemins de fer canadiens ont vu baisser le volume des grains transportés d'environ 24 % par rapport à 2001. Le transport de grains n'a que légèrement augmenté en 2003.

Dans l'ensemble, la densité de circulation a reculé d'environ 1 %. Les activités de rationalisation et les changements de structure dans l'industrie ont à nouveau été minimes.

Le CN a réussi dans sa tentative de se porter acquéreur de BC Rail.

INFRASTRUCTURES

Il y a eu relativement peu de changements dans la structure du réseau ferroviaire canadien en 2003. Étant donné qu'aucune voie n'a été abandonnée, il n'y a pas eu de changements d'ensemble dans la longueur du réseau ferroviaire global. Seuls quelques tronçons de voies ont été cédés. La plupart des activités ont gravité autour de la cession à d'autres exploitants de près de 400 km de voies au Québec et de près de 330 km de voies en Saskatchewan. Au Québec, les voies et les installations qui appartenaient jusque-là à la Canadian American et à la Quebec Southern Railway ont été cédées à la Montreal, Maine and Atlantic Railway, alors qu'en Saskatchewan, le Canadien National (CN) a cédé des voies à une compagnie appelée Prairie Alliance for the Future.

Le tableau 6-1 illustre la répartition des voies selon les principaux transporteurs et les groupes de transporteurs en 2003.

Comme on a pu le lire dans les rapports annuels précédents, on a assisté au cours de la deuxième moitié des années 1990 à l'explosion du nombre et des activités des chemins de fer d'intérêt local au Canada. Après des débuts plutôt modestes à la fin des années 1980, le nombre de compagnies d'intérêt local créées au Canada a augmenté lentement durant la première moitié des années 1990, puis a fait un bond vertigineux après l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* en 1996. Avant 1996, 11 nouvelles compagnies d'intérêt local avaient été créées, alors qu'entre 1996 et 2000, on a assisté à la création de 37 de ces compagnies. Depuis lors, cependant, à peine quelques compagnies d'intérêt local ont fait surface, ce qui incite à croire que le secteur a atteint un plateau. Il ne fait aucun doute que d'autres

TABLEAU 6-1 : CHEMINS DE FER AU CANADA, 2003

	2003 Routes-km en exploitation directe/louées	*2002 Routes-km en exploitation directe/louées*	*% du total (2003)*	*Changement en % par rapport à l'année précédente*
CN	18 561	18 887	38,0	(1,7)
CP	13 447	13 459	27,5	(0,1)
Cies rég. et d'intérêt local	16 059	15 716	32,8	2,2
Toutes les autres[2]	843	846	1,7	(0,4)
Total	**48 909**	**48 909**		**0,0**

Notes : Par définition, les routes-kilomètres n'englobent pas les voies parallèles, les embranchements, les voies d'évitement et les voies des cours de triage. Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.
1. Les données relatives à 2002 ont été légèrement révisées pour refléter leur amélioration.
2. Chemins de fer terminaux et de manœuvre, filiales canadiennes des compagnies de chemin de fer américaines et transporteurs ferroviaires voyageurs.

Source : Transports Canada

cessions se produiront à l'avenir, mais il est peu probable que l'on retrouve le rythme de création d'il y a quelques années.

Entre 1990 et 2003, près de 9 400 km de voies ferrées ont été abandonnés. La majorité des voies abandonnées se répartissent plus ou moins équitablement entre le CN et le CP. Dans l'ensemble, près de 60 % de tous les abandons durant cette période sont survenus en Ontario, en Saskatchewan et en Alberta. Environ 12 700 km de voies ont été cédés durant la même période, essentiellement par le CN et le CP, à de nouvelles compagnies d'intérêt local. Quelques voies seulement ont été cédées entre d'autres transporteurs. En 2003, cependant, la longueur des voies cédées entre compagnies d'intérêt local a dépassé celle des voies cédées entre le CN, le CP et le secteur des compagnies d'intérêt local. Sur la longueur totale des voies cédées entre 1990 et 2003, près du tiers l'ont été par le CP et les deux tiers, par le CN.

Le tableau 6-2 illustre les activités de rationalisation dans le secteur ferroviaire en 2003, de même qu'entre 1990 et 2003.

TABLEAU 6-2 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU CANADA

		2003 Rationalisation	*1990 – 2003 Rationalisation*
Abandons	CP		4 244
	CN		4 353
	Autres		839
	Total		**9 437**
Cessions	CP	13	3 829
	CN	339	8 002
	Autres	397	864
	Total	**748**	**12 695**
Total	CP	13	8 073
	CN	339	12 355
	Autres	397	1 703
	Total	**748**	**22 131**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Transport Canada

Les 22 131 km de voies rationalisées depuis 1990 ont abouti à des changements en profondeur dans la structure de l'industrie ferroviaire du Canada. Le CN et le CP demeurent les transporteurs dominants (qui concentrent toujours 85 % de l'activité et des recettes du secteur) et exploitent près des deux tiers du réseau ferroviaire intérieur total, alors qu'il y a une dizaine d'années, ils en exploitaient 90 %. Cela pourrait changer quelque peu à mesure que les compagnies régionales qui appartenaient jusque-là au gouvernement provincial sont vendues. Le projet d'acquisition d'Ontario Northland Railway par le CN ne s'est pas matérialisé, même si le CN a récemment réussi à se porter acquéreur de BC Rail. L'acquisition doit toujours être approuvée par le Bureau de la concurrence.

Même si l'on s'attend à ce que le CN et le CP continuent de rationaliser leurs réseaux, il y a fort à parier que les rationalisations de deuxième rang (soit celles des voies acquises par des compagnies d'intérêt local ou d'autres exploitants auprès du CN ou du CP) se poursuivent elles aussi.

Les tableaux A6-1 et A6-2 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur la rationalisation des chemins de fer au Canada par province.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie canadienne du transport ferroviaire a radicalement changé dans les années 1990, vu que le nombre de compagnies a plus que doublé. En dépit de ces changements, le CN et le CP continuent de générer la majeure partie des recettes du secteur. En 2002, les recettes globales de l'industrie se sont chiffrées à 8,2 milliards $, dont 88,5 % ont été générés par les transporteurs de classe I, le CN, le CP et VIA Rail. Cela marque une légère baisse par rapport à la part de 90,5 % enregistrée en 1990. Toutefois, les recettes des transporteurs de classe I ont progressé au rythme annuel de 1,3 % entre 1990 et 2002. Cela tranche nettement sur les compagnies de chemin de fer régionales (BC Rail, Algoma Central[1], Ontario Northland, Cartier Railway et le Chemin de fer QNS&L), qui ont vu leurs recettes reculer au rythme de 0,3 % par an. La croissance des compagnies d'intérêt local s'est accompagnée d'une importante hausse des recettes de ce secteur, qui sont passées d'environ 95 millions $ en 1990 à près de 392 millions $ en 2002. Cela représente un taux de croissance annuel de 12,5 %, qui s'est traduit par une hausse relative de la part des recettes de l'industrie du transport ferroviaire revenant aux compagnies d'intérêt local, qui est passée de 1,5 % à 5,0 %.

Le tableau 6-3 compare les recettes dans l'industrie du transport ferroviaire en 2001 et 2002. Le tableau A6-3 de l'addenda illustre les recettes engrangées depuis 1990.

VIA Rail continue de dominer le secteur des services ferroviaires voyageurs interurbains, avec près de 95 % des recettes voyageurs totales. Le solde des services ferroviaires voyageurs interurbains est assuré par Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L.

1 Il s'agit de la dernière année où Algoma Central sera comptabilisée comme entité distincte pour rendre compte des recettes d'exploitation et des résultats financiers. Toutes les informations financières concernant cette compagnie sont maintenant intégrées dans celles du CN.

Amtrak, la compagnie américaine de services ferroviaires voyageurs, dessert Montréal, Vancouver et Toronto (cette dernière conjointement avec VIA Rail). Des services saisonniers sont assurés entre Vancouver et Calgary et Jasper par la Great Canadian Railtour Company Limited.

TABLEAU 6-3 : RECETTES DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER, 2001 ET 2002

(millions de dollars)

	2001	*2002*
CN	3 917	3 971
CP	2 950	2 943
VIA	399	407
Total partiel classe I	**7 266**	**7 321**
Compagnies régionales	495	502
Compagnies d'intérêt local	384	392
Total	**8 145**	**8 215**

1. Estimée pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

EMPLOI

Depuis de nombreuses années, l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire affiche une nette tendance à la baisse, comme en témoigne le tableau A6-4 de l'addenda. Entre 1990 et 2002, l'emploi dans le secteur ferroviaire a reculé au rythme de 4,8 % par an, passant de plus de 67 000 à environ 37 000. Les transporteurs de classe I ont enregistré une baisse de l'emploi de 48 % au cours de cette période, soit une diminution de 5,2 % par an. Les transporteurs régionaux ont eux aussi enregistré une baisse de l'emploi, encore que celle-ci se soit produite à un rythme moins rapide (- 4,5 %) et ait intéressé moins d'emplois (d'environ 5 600 en 1990 à 3 260 en 2002). En revanche, le secteur des compagnies d'intérêt local a enregistré une hausse de l'emploi de 260 %, soit un taux de croissance annuel de 11,3 %. En 2002, les compagnies d'intérêt local employaient environ 2 000 personnes. En marge de ces changements, il y a une évolution des parts relatives de chaque classe de transporteurs dans le secteur ferroviaire. C'est ainsi que les transporteurs de classe I, qui concentraient environ 91 % de l'emploi dans le secteur ferroviaire en 1990, n'en représentaient plus que 86 % en 2002. L'emploi dans les compagnies régionales est demeuré relativement stable en termes relatifs, alors que l'emploi dans les compagnies d'intérêt local, qui représentait une part quasi inexistante, représente aujourd'hui près de 5 % du total de l'emploi dans le secteur ferroviaire.

Le tableau 6-4 compare le niveau d'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire en 2001 et en 2002.

TABLEAU 6-4 : NIVEAU D'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 2001 ET 2002

	2001	*2002*
Classe I	34 016	32 005
Compagnies régionales	3 710	3 258
Compagnies d'intérêt local	2 090	2 014
Total	**39 816**	**37 278**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

1. Estimée pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

ÉNERGIE

Même s'ils représentaient toujours 90,8 % de la consommation totale de carburant du secteur en 2002, les chemins de fer de classe I (dont VIA Rail) ont nettement amélioré leur consommation de carburant depuis 1990. Cette année-là, ils ont consommé près de 1,9 milliard de litres de carburant, contre 1,8 milliard de litres en 2002 (voir tableau A6-5 de l'addenda). Au cours de la même période, toutefois, la production exprimée en tonnes-kilomètres payantes (TKP) a augmenté de 30 %, passant d'environ 225 milliards à près de 293 milliards de TKP (voir tableau A6-6 de l'addenda). Cette amélioration de la consommation de carburant est attribuable à trois grands facteurs : investissements importants engagés par le CN et le CP dans des programmes de remplacement des locomotives au cours de la deuxième moitié des années 1990; changements dans les méthodes d'exploitation; et diminution des opérations sur les voies ferrées à faible densité, qui, pour la plupart, ont été cédées à d'autres exploitants.

Le tableau 6-5 compare la production dans le secteur ferroviaire en 2001 et en 2002.

TABLEAU 6-5 : PRODUCTION DU SECTEUR FERROVIAIRE EXPRIMÉE EN MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES, 2001 ET 2002

	2001	*2002*
Classe I	292 916,6	292 195,7
Compagnies régionales	20 847,5	19 773,3
Compagnies d'intérêt local	8 719,8	9 980,5
Total	**322 483,9**	**321 949,5**

1. Estimée pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

Le tableau 6-6 compare la consommation de carburant dans le secteur ferroviaire en 2001 et en 2002.

TABLEAU 6-6 : CONSOMMATION DE CARBURANT DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2001 ET 2002 (MILLIONS DE LITRES)

	2001	*2002*
Classe I	1 772	1 808
Compagnies régionales	139	125
Compagnies d'intérêt local	89	85
Total	**2 000**	**2 019**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

1. Estimée pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

La consommation de carburant et la production des compagnies régionales sont demeurées relativement stables ces dernières années. La consommation de carburant des compagnies régionales était supérieure à celle des compagnies de classe I jusqu'à récemment, mais ce niveau de rendement des compagnies régionales est attribuable dans une large mesure à l'extraordinaire efficacité du Chemin de fer QNS&L qui, compte tenu de la nature de ses opérations, a enregistré une efficacité énergétique près du double de la norme dans l'industrie.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

La production globale des compagnies de chemin de fer du Canada a progressé entre 1998 et 2001. Toutefois, entre 2001 et 2002, elle a légèrement reculé, ce qui s'explique par une hausse de 2,0 % du CN dont la production est passée à 171,5 milliards de tonnes-kilomètres et par une baisse de 3,3 % du CP, qui a enregistré une production de 120,7 milliards de tonnes-kilomètres. Les transporteurs de classe II ont déclaré une production globale de 29,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2002, soit une baisse de près de 2,5 % par rapport à 2001 et de 10 % depuis 2000. Cette baisse est essentiellement attribuable à la diminution du transport de minerai de fer.

Depuis 1996, les volumes de marchandises transbordées au CN et au CP par les transporteurs de classe II ont augmenté. Entre 2000 et 2001, cependant, ces volumes ont légèrement reculé, de 18,9 à 18,5 millions de tonnes, essentiellement en raison d'une baisse du trafic de charbon assuré par BC Rail. En 2002, ce trafic a rebondi à 19,5 millions de tonnes. Les mouvements ferroviaires en vertu desquels les transporteurs canadiens de classe II ont pris livraison de marchandises du CN et du CP ont reculé pour la deuxième année d'affilée, pour s'établir à un peu plus de 8 millions de tonnes en 2002. Le trafic assuré par un transporteur de classe II, puis transbordé au CN ou au CP et ensuite à un autre transporteur de classe II pour être acheminé jusqu'à destination, s'est chiffré à 0,35 million de tonnes en 2002. Cela marque une baisse de 27 % par rapport à 2001. Ce dernier trafic, qui présuppose un transbordement avec le CN ou le CP, comporte un élément de transbordement et de réception, et serait comptabilisé deux fois s'il devait être inclus dans le trafic transbordé ou reçu. Le tableau A6-7 de l'addenda montre la tendance du trafic transbordé et reçu depuis 1996, alors que le tableau A6-8 illustre le tonnage transporté depuis 1990 par les différents éléments du secteur ferroviaire.

Selon les données relatives à trois trimestres de 2003, la production du CN devrait légèrement reculer pour s'établir à 157 milliards de tonnes-kilomètres, alors que celle du CP devrait augmenter à 126 milliards de tonnes-kilomètres.

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES – PRODUITS

Les chargements ferroviaires annuels en 2003 ont légèrement baissé, pour s'établir à 259,8 millions de tonnes (ce qui exclut les produits reçus des lieux de correspondance aux États-Unis). Consulter le tableau A6-9 de l'addenda pour d'autres précisions. Les volumes dans l'Ouest du Canada ont reculé de 2 % pour s'établir à 137,5 millions de tonnes, alors que, dans l'Est du Canada, ils ont augmenté de 1 % pour s'établir à 122,3 millions de tonnes. Les principaux produits chargés dans l'Ouest du Canada ont été le charbon, les produits fertilisants, les produits forestiers et les céréales, alors que, dans l'Est du Canada, les produits qui ont dominé étaient le minerai de fer, d'autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales.

CÉRÉALES

Les expéditions de céréales ont reculé en 1998 et 1999 jusqu'à un plancher de 26,5 millions de tonnes, avant de remonter à un peu plus de 30 millions de tonnes en 2000 et 2001. En 2002, elles ont à nouveau diminué de 28 %, pour s'établir à 22 millions de tonnes, avant de remonter légèrement en 2003, à 22,8 millions de tonnes. Les expéditions ont baissé de 3 % dans l'Ouest, mais elles ont pratiquement doublé dans l'Est.

CHARBON ET COKE

Les expéditions de charbon et de coke ont très nettement augmenté en 1999, mais elles ont reculé de 11 % en 2002 pour s'établir tout juste en deçà de 37 millions de tonnes, et de 14 % en 2003 pour s'établir à 31,7 millions de tonnes. Il s'agit du plus faible volume jamais déclaré pour ces deux produits.

PRODUITS FORESTIERS

Après avoir reculé à tout juste plus de 16 millions de tonnes en 1998, les volumes de produits forestiers non transformés sont demeurés stables jusqu'en 2002, année où ils ont augmenté à 19 millions de tonnes. En 2003, cependant, ces produits ont légèrement reculé à 17,5 millions de tonnes. Le volume de produits forestiers transformés en revanche a augmenté chaque année, et s'est établi à 25 millions de tonnes en 2002 et en 2003. Le résultat net est un volume relativement stable de produits forestiers, qui a oscillé autour de 40 millions de tonnes jusqu'en 2002, année où les chargements ont atteint 45 millions de tonnes. En 2003, les chargements totaux de produits forestiers ont baissé de 4 %, pour s'établir à 42,6 millions de tonnes.

Minerais et produits miniers

En 2001, les expéditions de minerai de fer ont reculé à un peu moins de 29 millions de tonnes. Depuis cette date, ce produit n'a augmenté que légèrement, pour atteindre 33 millions de tonnes en 2003. Les autres minerais et produits miniers ont diminué de 9 %, pour se chiffrer à 23,2 millions de tonnes en 2003, après quatre années d'affilée de croissance.

Produits fertilisants

Après une baisse des expéditions de produits fertilisants en 2001, ceux-ci ont progressé de près de 7 % en 2002 et à nouveau de 6 % en 2003, pour s'établir à 27,6 millions de tonnes, ce qui se rapproche de la valeur déclarée la plus élevée depuis 12 ans.

Produits industriels

Les produits chimiques, qui sont les plus importants produits de ce groupe, ont baissé de 4 %, pour s'établir à 14,4 millions de tonnes en 2003. Après une hausse de 10 % en 2002, les expéditions de métaux sont demeurées constantes, à près de 10,6 millions de tonnes. Les chargements d'automobiles et de pièces automobiles ont atteint un chiffre record de 5,3 millions de tonnes en 2003 (soit une hausse de 2 %), tout comme les produits pétroliers, dont le volume a été de 14,4 millions de tonnes (hausse de 5 %).

Expéditions intermodales

La figure A6-1 de l'addenda illustre les tendances des expéditions intermodales ces dernières années. Entre 1996 et 2002, les expéditions intermodales du CN et du CP ont progressé de 9,2 millions de tonnes, soit un taux de croissance annuel moyen de 7,1 %. Le trafic intermodal nord-américain a fait preuve d'un grand dynamisme en augmentant de plus de 8 % par an durant cette période (à l'exception de 1998). Comme l'indique la figure A6-2 de l'addenda, les volumes qui ont leurs points d'origine et de destination au Canada ont affiché un taux de croissance annuel supérieur avec près de 10 % au cours de cette période. On a constaté une nette différence dans le taux de croissance entre les exportations et les importations intermodales par chemin de fer à destination/en provenance des pays d'outre-mer : les exportations ont progressé au rythme annuel moyen de 2,3 %, contre 9,3 % par an pour les importations.

La croissance des expéditions intermodales par chemin de fer a été importante entre 2001 et 2002 (10 %), après une croissance minime l'année d'avant. Les volumes nord-américains sont demeurés forts, augmentant de 9 % et représentant 44 % du total des expéditions intermodales par chemin de fer (voir la figure A6-3 de l'addenda). Les volumes dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada ont augmenté de 8,5 % durant l'année, représentant 37 % de la part totale du marché.

Comme l'illustre la figure A6-4 de l'addenda, les conteneurs sur wagon plat (CSWP) ont continué d'accroître leur part du marché, représentant plus de 92 % du total des volumes intermodaux en 2002. Cela marque une hausse considérable par rapport à 1996, alors que les CSWP ne représentaient que 77 % du trafic intermodal dans son ensemble. Cette hausse s'est faite aux dépens des volumes transportés par remorque sur wagon plat (RSWP), qui ont diminué en proportion.

Trafic ferroviaire marchandises entre le Canada et les États-Unis

Le tableau A6-10 de l'addenda illustre les volumes des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. En 2003, les exportations ferroviaires ont progressé de 6,2 % pour s'établir à 70,8 millions de tonnes. Les produits forestiers ont représenté la plus forte part des exportations, puisqu'ils ont légèrement augmenté à 25,9 millions de tonnes. Parmi les autres grands produits exportés, mentionnons les produits chimiques et les produits fertilisants, qui ont représenté 18,8 millions de tonnes, ou 27 % du volume total des exportations en 2003. Même si les exportations de minerai de fer ont reculé en 2003 de 0,4 à 0,3 million de tonnes, le transport de ce produit par chemin de fer est demeuré nettement au-dessus de la norme. Les céréales et le charbon ont chacun accusé une baisse (respectivement de 21 % et de 24 %), alors que les produits miniers (en dehors du minerai de fer) ont progressé de près de 32 %.

Le tableau A6-11 de l'addenda illustre la valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. Les produits automobiles se sont systématiquement classés en tête de liste des exportations, dont ils ont représenté 53 % de la valeur en 2003, suivis par les produits forestiers, à hauteur de 20 %. Les exportations de produits automobiles ont reculé de 6,7 %, alors que celles des produits forestiers ont augmenté de 4,7 %, ce qui se traduit par une baisse globale de la valeur des exportations, à 72,6 milliards $.

L'Ontario est resté la province qui a le plus contribué au volume et à la valeur des exportations ferroviaires en 2003, puisque 19,7 millions de tonnes (ou 28 % du volume total) et 48,8 milliards $ (67 % de la valeur totale) sont provenus de cette province en 2003.

La Colombie-Britannique et la Saskatchewan ont été les deux autres provinces qui ont contribué de manière importante au volume des exportations, pour une part confondue de 24 millions de tonnes, ou 34 % du total des exportations. Le Québec et la Colombie-Britannique se sont classés derrière l'Ontario avec une part confondue de 13,4 milliards $, ou 18,5 % du total des exportations. Voir les tableaux A6-12 et A6-13 de l'addenda pour connaître le volume exporté et la valeur de ces exportations par province d'origine.

Même si le volume des importations ferroviaires a augmenté à un rythme plus élevé que celui des exportations depuis 1996, il a reculé en 2002 à 19,1 millions de tonnes avant de remonter en 2003 à 20,5 millions de tonnes. Parmi les principaux produits transportés, mentionnons les produits chimiques, les produits agricoles et alimentaires, les céréales et les métaux. Ensemble, ces produits ont représenté 59 % du volume total des importations.

Les importations de produits automobiles ont baissé de 16 %, soit la première baisse en huit ans, pour s'établir à un peu plus de 1 million de tonnes. Cela a correspondu à une baisse de 13 % de la valeur des importations, qui s'est chiffrée à 12,6 milliards $. Toutefois, les produits automobiles sont restés en tête de liste des produits importés, représentant 51 % de la valeur des importations.

Comme l'indique le tableau A6-14 de l'addenda, l'Ontario a reçu 10,9 millions de tonnes en 2003, soit 53 % des importations selon le volume. En raison d'une hausse globale du volume des importations dédouanées en Alberta depuis 1996, cette province se classe devant la Colombie-Britannique. Ensemble, l'Alberta et le Québec ont dédouané 6,5 millions de tonnes d'importations en 2003. Sur le plan de la valeur, l'Ontario a à nouveau été la province dominante, avec 17,2 milliards $, ou une baisse de 9,2 % par rapport à 2002 (voir tableau A6-15 de l'addenda).

Les tableaux A6-16 à A6-19 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur les exportations et les importations. Ces tableaux montrent les principaux produits selon les provinces d'origine et de dédouanement mentionnées ci-dessus.

Postes frontaliers

Comme en témoigne le tableau A6-20 de l'addenda, Fort Frances et Sarnia, tous deux en Ontario, ont été les principaux postes frontaliers des exportations ferroviaires en 2003, comptant pour respectivement 19,4 % (13,8 millions de tonnes) et 16,6 % (11,7 millions de tonnes) du volume. Les produits forestiers, les produits fertilisants et les produits chimiques ont été les principaux produits exportés par ces postes frontaliers.

Comme l'indique le tableau A6-21 de l'addenda, Sarnia et Windsor ont été les principaux postes frontaliers en ce qui concerne la valeur des exportations en 2003, représentant respectivement 36,7 % (26,8 milliards $) et 22,1 % (16,0 milliards $). Les produits automobiles ont été les principaux produits exportés à ces postes, suivis des métaux et des produits forestiers.

Sarnia a été le principal poste frontalier sur le plan du volume des importations, représentant 4,2 millions de tonnes, ou 20 % du volume en 2003 (voir tableau A6-22 de l'addenda). Parmi les principaux produits importés à Sarnia, mentionnons les produits agricoles et alimentaires (en dehors des céréales) et les produits chimiques. Parmi les autres principaux postes de dédouanement, il faut mentionner Toronto, Sault Ste. Marie, Edmonton et Montréal. Une baisse du trafic ferroviaire via Huntingdon (C.-B.) a entraîné une chute du volume des importations dédouanées par ce port en 2002 et 2003.

La valeur des importations dédouanées à Windsor a baissé pour la deuxième année consécutive (de 30 % entre 2002 et 2003), catapultant Toronto au premier rang des ports de dédouanement selon la valeur, à hauteur de 4,6 milliards $. Parmi les produits précieux dédouanés à Toronto, il faut mentionner les automobiles et les produits chimiques. Le tableau A6-23 de l'addenda illustre les importations ferroviaires selon la valeur et le port de dédouanement.

Commerce avec l'étranger

Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 82 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2002, soit une baisse de 11 % par rapport à 2001. Le trafic en transit à destination et en provenance des États-Unis a progressé de 13 % en 2002 pour s'établir à 4,3 millions de tonnes. Le tableau A6-24 de l'addenda illustre les fluctuations des exportations et des importations ferroviaires-maritimes depuis 1996.

Même si les exportations ferroviaires-maritimes en provenance de Colombie-Britannique, d'Alberta et de Saskatchewan ont reculé en 2002, ces provinces ont continué d'être les principaux protagonistes, avec 59,5 millions de tonnes confondues. Le tableau A6-25 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces d'origine et les États-Unis.

Le trafic du charbon a reculé à 28 millions de tonnes en 2002, soit une baisse de 11 %, et les exportations ferroviaires-maritimes de céréales ont régressé à 15,4 millions de tonnes, soit une baisse de près de 34 %. Les produits fertilisants, cependant, qui sont une autre importante exportation ferroviaire-maritime, sont passés à 9,6 millions de tonnes en 2002, soit une hausse de 14 %. Le tableau A6-26 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

Les importations ferroviaires-maritimes des transporteurs de classe I ont légèrement augmenté en 2002 pour se chiffrer à 8,8 millions de tonnes, dont 89 % étaient des expéditions intermodales.

L'Ontario et le Québec sont demeurés les deux principales provinces de destination des importations ferroviaires-maritimes, à hauteur de 5,2 millions de tonnes (59 % du total). Cela a marqué une légère hausse par rapport à 2001. Les importations ferroviaires-maritimes destinées aux États-Unis ont elles aussi augmenté pour s'établir à 2,7 millions de tonnes. Le volume de marchandises destinées à l'Alberta a continué de chuter, en baisse de 5,7 % pour s'établir à 0,45 million de tonnes en 2002. Le tableau A6-27 de l'addenda illustre les importations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces de destination et les États-Unis.

À hauteur de 0,4 million de tonnes en 2002 (soit une baisse de 35 %), les minerais et les produits miniers ont été les deuxièmes produits par ordre d'importance en ce qui concerne les importations ferroviaires-maritimes. Cela a néanmoins été nettement en deçà du niveau des expéditions intermodales. Le tableau A6-28 illustre les importations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

TRAFIC VOYAGEURS

Comme en témoigne le tableau A6-29 de l'addenda, sur les liaisons ferroviaires interurbaines, le nombre total de voyageurs transportés a augmenté de 1,7 % et le nombre de voyageurs-kilomètres de 2,8 % entre 2001 et 2002. Le nombre de voyageurs de VIA Rail a augmenté de 3,0 % pour atteindre 4,0 millions, tandis que les voyageurs-kilomètres ont progressé de 3,0 % pour atteindre 1,5 milliard. Le tableau A6-29 de l'addenda fait également état des transporteurs de classe II qui assurent des services interurbains, parmi lesquels on retrouve Algoma Central, BC Rail, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L. Contrairement à VIA Rail, ces transporteurs ont essuyé une perte confondue de 14 % du nombre de voyageurs, qui s'est établi à 0,27 million, et une légère augmentation des voyageurs-kilomètres, à 71 millions. Ces fluctuations s'expliquent par une importante baisse du nombre de voyageurs de BC Rail (qui a abandonné les services ferroviaires voyageurs en octobre 2002) et par une hausse des voyageurs-kilomètres d'Ontario Northland.

Le trafic des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver a augmenté de 7 % en 2002, pour atteindre 50 millions de voyageurs. Ce changement reflète l'augmentation du nombre d'usagers qui ont emprunté les trains de GO Transit à Toronto et ceux de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) à Montréal. À nouveau, GO Transit a représenté à lui seul 70 % du trafic des trains de banlieue. Le tableau A6-30 de l'addenda illustre le trafic des trains de banlieue depuis 1994 pour ces trois villes.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

TRANSPORTEURS FERROVIAIRES MARCHANDISES DE CLASSE I

Entre 1996 et 2002, les recettes d'exploitation du CN et du CP au Canada ont progressé en moyenne de 2 % par an. Près de 78 % de la hausse des recettes de ces compagnies de chemin de fer ont été générés par les services intermodaux qui, en 1996, ne représentaient qu'environ le cinquième de l'ensemble de leurs recettes marchandises. Cette augmentation des recettes des compagnies de chemin de fer s'est faite en dépit d'une baisse constante des tarifs marchandises, qui s'est chiffrée à 1,1 % par an depuis 1996. Par groupements de produits, les tarifs marchandises des produits minéraux en vrac sont ceux qui ont affiché les plus fortes baisses, soit 3 % par an. Depuis 1998, la baisse des tarifs ferroviaires des produits agricoles a été plus importante que la moyenne des autres produits.

La baisse des tarifs ferroviaires marchandises a pu se produire grâce aux solides gains de productivité de l'industrie, qui se sont chiffrés en moyenne à 5,3 % par an depuis 1996. En 2002, la productivité a augmenté de 2,4 %. Grâce à ces gains de productivité, les compagnies de chemin de fer ont réussi à abaisser leurs coûts unitaires de 3,1 % par an entre 1996 et 2002.

Les gains de productivité ont également permis au CN et au CP d'améliorer leurs résultats financiers. En 2002, le bénéfice d'exploitation a atteint 1,5 milliard $, alors que le ratio d'exploitation a diminué à moins de 80 %. D'après les résultats des trois premiers trimestres de 2003, le ratio d'exploitation confondu des deux compagnies de chemin de fer a augmenté de 5 %. Cela s'explique en partie par une baisse des rendements. Les résultats financiers des compagnies d'intérêt local ont continué de se dégrader pour atteindre des niveaux nettement en deçà de ce qui est nécessaire pour renouveler leurs actifs (voir tableau 6-7). Voir tableaux A2-59 à A2-62 de l'addenda pour plus de précisions.

TABLEAU 6-7 : INDICATEURS FINANCIERS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL[1], 2000 – 2002

	2000	*2001*	*2002*
Actifs fixes nets (M$)	410,5	447,7	448,7
Recettes d'exploitation (M$)	282,4	328,5	337,6
Dépenses d'exploitation (M$)	242,2	286,8	310,4
Bénéfice net (M$)	40,2	41,7	27,2
Rendement des actifs (%)	9,8	9,3	5,6
Coûts des capitaux approuvés par l'OTC	11,8	11,4	11,0

Note : OTC = Office des transports du Canada.
1. Sont exclues les compagnies régionales de chemin de fer comme BC Rail et les compagnies liées à des chemins de fer américains.

Source : Transports Canada et Statistique Canada.

VIA Rail

Entre 1996 et 2002, les recettes d'exploitation de VIA Rail ont progressé de 7,1 % par an. Cette croissance est le fruit d'une combinaison d'une hausse des prix et de la production, qui ont augmenté respectivement de 5,2 % et de 18 %. En 2002, les fluctuations des prix et de la production ont cadré avec ces tendances. En 2003, toutefois, et les prix et le trafic ont baissé respectivement de 0,5 % et de 8,6 %.

Même si la productivité globale de VIA Rail a reculé de 1,3 % en 2002, elle a été de 10,6 % à ce qu'elle était en 1996. Les coûts unitaires d'ensemble ont augmenté de 1,4 % en 2002, mais sont demeurés inférieurs de 3,4 % à ce qu'ils étaient en 1996.

VIA Rail a augmenté la part des coûts totaux qu'elle recouvre chaque année depuis 1992. Cette part a atteint 49 % en 2002, contre 23 % en 1992. Plus de la moitié de cette hausse est le fruit d'une baisse des coûts.

TRANSPORT ROUTIER 7

Les recettes des firmes de camionnage pour compte d'autrui ont chuté en 2002 alors que celles des firmes de transport par autocar ont augment.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2003

INITIATIVES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

La *Loi sur les transports routiers* (LTR) a été modifiée en 2003. En vertu des modifications, tous les transporteurs routiers devront être titulaires d'un certificat d'aptitude à la sécurité pour pouvoir rouler sur les routes canadiennes. L'adoption de la LTR modifiée devrait intervenir au début de 2005.

Le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers est un projet de règlement modifiant le règlement pris en vertu de la *Loi sur les transports routiers*. Il a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 3 mai 2003. En vertu de ce nouveau règlement, les provinces et les territoires sont chargés de surveiller le bilan de sécurité de tous les transporteurs routiers extraprovinciaux et des compagnies d'autocars extraprovinciales titulaires d'un permis dans leur sphère de compétence. Ils devront établir un profil détaillé du respect des mesures de sécurité par chaque transporteur routier et compagnie d'autocar, en utilisant les informations transmises par toutes les juridictions où ces transporteurs exercent des activités. Tous les transporteurs se verront attribuer pour commencer un certificat d'aptitude à la sécurité et seront cotés « Satisfaisant non vérifié » jusqu'à ce que leur bilan de sécurité soit connu ou qu'une vérification de leurs installations ait lieu. On pourra interdire à un transporteur coté « Insatisfaisant » d'exercer ses activités sur les routes canadiennes. La date cible d'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers a été fixée au 1er janvier 2005.

Le Groupe de travail national sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules a continué de représenter le Canada lors des délibérations sur l'harmonisation des règlements qui se sont déroulées sous l'égide du sous-comité de l'ALÉNA responsable des normes de transport terrestre.

Conditions des permis spéciaux – Les provinces de l'Atlantique ont amorcé des consultations avec les intervenants sur l'harmonisation des conditions qui s'appliquent aux permis spéciaux qu'il faut posséder pour conduire des véhicules hors-gabarit et transporter des charges excessives. Des travaux analogues se sont poursuivis dans les provinces de l'Ouest en guise de suivi à deux accords régionaux avalisés dans ce domaine à la fin de 2002. On a également commencé à évaluer la faisabilité de l'élaboration de documents de formation et de directives à l'intention des conducteurs des véhicules qui accompagnent les véhicules hors-gabarit et en surcharge.

À l'échelle nationale, un groupe de travail s'est lancé dans l'élaboration de directives sur la conduite des trains roulants à essieu tridem. De plus, le Québec et l'Ontario ont parachevé leurs recherches sur les impacts des nouveaux pneus larges sur les infrastructures routières. Alors qu'un seul pneu large présente des avantages au chapitre des économies de carburant, de la productivité et de la stabilité des véhicules, on continue d'analyser ces caractéristiques d'usure de la chaussée dans les conditions qui prévalent au Canada.

Le 15 février 2003, les modifications apportées au règlement fédéral sur les heures de service auquel sont assujettis les conducteurs de véhicules commerciaux (autobus et camions) ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Les changements prévus s'appliqueront aux transporteurs extraprovinciaux. Le règlement final révisé doit être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2004, après quoi les provinces et les territoires pourront songer à adopter des règlements comparables sur les heures de service des transporteurs provinciaux.

Aux États-Unis, un nouveau règlement régissant les heures de service a été adopté en 2003 et est entré en vigueur en janvier 2004. Le nouveau règlement des heures de services prévoit un horaire de travail et de repos pour les conducteurs de camions commerciaux qui vise à réduire de façon substantielle la fatigue des conducteurs. À la base, le règlement exige un maximum de treize heures de conduite, 14 heures en devoir et 10 heures hors-devoir, desquelles huit heures doivent être consécutives au cours d'une période de 24 heures. De plus, le camionneur ne peut conduire après avoir été en devoir pour 70 heures au cours d'une période de sept jours consécutifs ou 120 heures au cours d'une période de 14 jours consécutifs. Ce cycle de la période en devoir peut être réactivé seulement après que le conducteur a pris une fin de semaine de repos, soit 36 heures consécutives sans travailler lui permettant de remettre l'horloge à zéro pour le cycle de 70 heures et un minimum de 72 heures consécutives pour le cycle de 120 heures.

En décembre 2002, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a publié un rapport intitulé *Le transport par autocar au Canada* (voir le rapport annuel de 2002 pour d'autres précisions sur les recommandations du Comité). Pour ce qui est des réactions suscitées par ce rapport, les provinces et les intervenants restent divisés quant à l'assouplissement de la réglementation économique, certains s'opposant farouchement à tout changement. L'opposition est moindre à l'égard de la recommandation du Comité visant une inversion du fardeau de la preuve, mais celle-ci ne suscite guère d'enthousiasme. En 2003, seule la Colombie-Britannique a signalé des réformes administratives rationalisant la réglementation en vigueur sur les autocars.

Autres événements d'importance

Sûreté à la frontière – De nouvelles mesures de sûreté à la frontière ont été adoptées par divers organismes américains en 2003. Mentionnons notamment l'adoption de nouvelles exigences régissant le transport d'explosifs; l'avertissement à l'avance des expéditions de denrées alimentaires; et la publication des règles régissant la présentation électronique à l'avance de renseignements sur les marchandises transportées. Un renforcement des contrôles, notamment la généralisation du Système d'inspection des véhicules et des cargaisons (VACIS), a été mis en place à la frontière canado-américaine.

Montée de la valeur du dollar canadien – L'appréciation de la valeur du dollar canadien en 2003 s'est traduite par une baisse des exportations vers les États-Unis et une augmentation des coûts qu'il faut régler en devises américaines. C'est ainsi qu'il a fallu rajuster à la hausse les tarifs de camionnage transfrontaliers ou alors imposer une surtaxe monétaire.

Augmentation des coûts – On a constaté en 2003 une hausse des primes d'assurance, laquelle s'explique par la baisse du nombre de compagnies qui assurent les camions et par l'augmentation du coût des primes. Le prix du carburant diesel a lui aussi augmenté en 2003, en partie à cause de la guerre en Irak. Les transporteurs ont fait face à la hausse des prix en adoptant des surtaxes et des hausses des tarifs, lesquelles sont dictées par les forces de la concurrence qui prévalent sur le marché.

ESB – La détection d'un cas d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), ou maladie de la vache folle, en Alberta le 20 mai 2003, a entraîné une baisse draconienne des exportations de bœuf. Les exportations de bœuf canadien faisaient toujours l'objet de sérieuses restrictions à la fin de l'année. De nombreux transporteurs de bétail dans l'Ouest du Canada se sont lancés dans le transport d'autres produits, ce qui a entraîné une nouvelle baisse des tarifs, modifié les prix de retour à charge sur le marché et frappé particulièrement durement les petits transporteurs spécialisés.

En 2003, le segment de l'industrie des autocars/autobus d'affrètement a vu baisser le trafic des autocars d'affrètement au Canada et à l'arrivée, en particulier en Ontario. L'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) semble être l'élément qui ait le plus contribué à ce phénomène. L'industrie canadienne de l'autobus/autocar a lancé de vigoureuses campagnes visant à rétablir la confiance des touristes dans le Canada et l'Ontario.

Le rythme des fusions dans l'industrie de l'autobus/autocar a ralenti en 2003. À la fin de l'année, le Groupe Orléans Express a accepté de se porter acquéreur des services d'autocar appartenant à la société Irving dans les provinces maritimes (Acadian Lines, SMT Eastern et Nova Charter Service), en attendant les approbations réglementaires.

Laidlaw, le plus important exploitant de services d'autobus réguliers, d'affrètement et scolaires au Canada, est sorti de la protection américaine contre les faillites en juin 2003. Son siège a dû déménager du Canada aux États-Unis.

INFRASTRUCTURES

Réseau routier

Le réseau routier du Canada s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres (selon l'équivalent deux voies). Le réseau comprend 110 000 km d'autoroutes et de routes principales, 115 000 km de routes secondaires et d'autres artères routières, et plus de 1,2 million de kilomètres de rues urbaines et de chemins ruraux. (Pour une ventilation du réseau routier du Canada par province, voir la page d'accueil du rapport annuel de Transports Canada à www.tc.gc.ca.) Voir le tableau A7-1 de l'*addenda*.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

L'industrie du camionnage englobe les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants, les services de camionnage privés et les services de messageries. En 2002, ce secteur a généré des recettes estimées à 51,1 milliards $.

Un certain nombre de facteurs permettent de différencier les entreprises de camionnage : la taille de leur parc de camions; le type de parc roulant d'équipements qu'elles utilisent; la couverture géographique de leurs activités; les types de services qu'elles offrent; et les types de marchandises qu'elles transportent. Les activités de camionnage peuvent également être différenciées selon des axes juridictionnels. Les transporteurs qui offrent des services de camionnage interprovinciaux ou internationaux (extraprovinciaux) sont exclusivement de compétence fédérale; ceux qui n'exploitent des services que dans une province sont de compétence provinciale.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et autres services spécialisés (voir tableau 7-1). En 2002, on a recensé environ 9 710 entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, contre 9 700 en 2001.

Selon le nombre total de véhicules dans leur parc (tracteurs/remorques), les dix plus importantes entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada[1] sont : TransForce Income Fund (Montréal, 8 100 véhicules); Trimac Transportation Services (Calgary, 7 202 véhicules); Vitran Corporation (Toronto, 6 126 véhicules); TransX (Winnipeg, 4 377 véhicules); SLH Transport (Kingston [Ontario], 4 310 véhicules); Challenger Motor Freight (Cambridge [Ontario], 4 248 véhicules); Robert Transport/ Groupe Robert (Boucherville [Québec], 4 109 véhicules); Mullen Transportation Inc. (Aldersyde [Alberta], 4 072 véhicules); Paul's Hauling Group (Winnipeg, 3 795 véhicules); et Day & Ross Transportation Group (Hartland [Nouveau-Brunswick], 3 357 véhicules).

Un moins grand nombre d'alliances stratégiques, de fusions et d'acquisitions de transporteurs routiers ont été signalées en 2003 que les années précédentes. La plus notoire a intéressé Clarke Inc., l'une des plus grosses entreprises de camionnage pour compte d'autrui et fournisseurs de services logistiques du Canada, qui a vendu sa filiale Concord Transportation à la compagnie ATS Andlauer Transportation Services Inc. de Toronto. En échange, Clarke a acquis une participation de 30 % dans ATS. Concord assure des services logistiques spécialisés CP et CC dans toute l'Amérique du Nord, notamment aux États-Unis. La compagnie TransForce Income Fund (Montréal), la plus importante entreprise de camionnage pour compte d'autrui du Canada, s'est portée acquéreur de Canadian Freightways qui a son siège à Calgary dans le cadre de la liquidation de sa société mère américaine qui a fait faillite, Consolidated Freightways. Les activités de Canadian Freightways au Canada et aux États-Unis englobent les services CP, CC, les entrepôts d'attente, les services de courtage en douane, le transport de fret international, la gestion des parcs et la gestion logistique.

Les propriétaires-exploitants sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autres équipements à un transporteur. Ils offrent aux entreprises de camionnage une flexibilité d'exploitation accrue qui leur permet d'élargir ou, au contraire, de comprimer leur capacité selon l'évolution de la conjoncture. On dénombrait en 2002 environ 36 035 propriétaires-exploitants au Canada, contre 36 000 en 2000.

Les services de messageries et les entreprises de livraison de colis font partie des activités de camionnage car ils exploitent des camions et qu'ils fournissent des services qui font concurrence à ceux que fournissent les entreprises pour compte d'autrui. Toutefois, le nombre de camions utilisés dans le secteur des messageries est relativement restreint, à hauteur d'environ 2 000, étant donné que la plupart des compagnies utilisent de petits fourgons grand volume, des automobiles et même des bicyclettes pour effectuer leurs livraisons[2]. Parmi leurs services, il faut mentionner les envois le lendemain ou plus tard ou le même jour. En 2002, les services de messageries ont généré des recettes estimatives totales de 5,4 milliards $ moyennant un volume moyen de 2,1 millions de colis par jour. On recense environ 17 200 petites entreprises de messageries qui génèrent des recettes inférieures à 1 million $ par an. Même si ces petites entreprises représentent 97 % du nombre total de compagnies de messageries, elles ne concentrent que

1 Source : *Today's Trucking*, mars 2003.

2 Ces 2 000 camions sont de gros camions tel que défini au code national de sécurité avec un poids brut du véhicule excédant 4 500 kg. Seul les grosses firmes de messageries utilisent des camions de cette taille. La plupart des 17 200 firmes de messageries sont de petites firmes locales utilisant des véhicules plus petits. Ces véhicules ne sont pas des camions selon cette définition ou pouvant être comparés avec ceux utilisés par d'autres secteurs. Au cours de l'année 2000, le nombre total de véhicules servant à la cueillette et à la livraison de colis au Canada a été estimé à 24 700.

14 % des recettes totales des services de messageries. Beaucoup de ces compagnies agissent aujourd'hui à la manière des premières entreprises de camionnage, ce qui signifie qu'elles distribuent de petits colis provenant de quelques grands expéditeurs à de nombreux destinataires disséminés sur un vaste territoire de livraison ou qu'elles ramassent de petits colis et les livrent à un même destinataire.

Les services de camionnage privés désignent le segment de l'industrie qui n'est pas comptabilisé dans les entreprises de camionnage pour compte d'autrui de l'industrie du camionnage. Il s'agit d'entreprises qui transportent leurs propres marchandises mais qui, de temps à autre, peuvent transporter les biens d'autrui moyennant rémunération. Étant donné que les camions sont exploités par quelqu'un qui travaille pour une industrie en dehors des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, la valeur du service ainsi fourni est saisie sous un autre segment hors-camionnage des comptes nationaux (comme l'agriculture ou le secteur manufacturier). La plupart des entreprises qui sont propriétaires de leurs camions pour assurer le transport de leurs propres produits n'enregistrent normalement pas de recettes au titre de cette activité. L'estimation de 23 milliards $ au titre des services de camionnage privés doit donc être interprétée comme représentant les charges d'exploitation des camions de ces entreprises. Les services de camionnage privés dominent le transport urbain et local, mais leur part du marché diminue rapidement à mesure que les distances augmentent.

L'utilisation de camions pour transporter des marchandises à des fins non commerciales peut par exemple concerner une compagnie de construction qui utilise des camions et des remorques pour transporter des machines lourdes d'un chantier à un autre. Les gouvernements exploitent des parcs de camions et divers autres véhicules sur les routes à des fins bien précises comme l'émondage des arbres, le déneigement et la réparation des infrastructures.

Le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage suit généralement la tendance observée dans l'économie en général. En 2003, le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage a reculé pour une deuxième année consécutive, une baisse de 9 % par rapport à 2002. Les faillites ont chuté dans toutes les régions du Canada, à l'exception de la Colombie britannique et des Territoires. Voir le tableau A7-2 à l'*addenda* pour plus d'information sur les faillites dans l'industrie du camionnage.

Le tableau 7.1 compare les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les types de marchandises transportées. Les transporteurs de marchandises diverses ont continué de dominer le secteur du transport pour compte d'autrui puisqu'ils ont concentré 62 % des recettes pour compte d'autrui en 2002. La catégorie des marchandises spécialisées s'est classée au deuxième rang par ordre d'importance avec 16 %.

TABLEAU 7-1 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE SEGMENT DU MARCHÉ, 2000 – 2002

	Recettes (millions de dollars)			*% du total*		
	2000	*2001*	*2002*	*2000*	*2001*	*2002*
Marchandises diverses	12 092,3	12 761,8	12 803,7	62,1	60,8	62,1
Autres produits spécialisés	3 002,8	3 456,3	3 329,4	15,4	16,5	16,1
Liquides en vrac	1 640,2	1 654,5	1 776,5	8,4	7,9	8,6
Solides en vrac	1 138,8	1 470,8	1 159,8	5,8	7,0	5,6
Produits forestiers	889,4	1 030,2	948,6	4,6	4,9	4,6
Déménageurs	532,5	705,6	629,1	3,1	3,6	3,0
Total	**19 469,0**	**21 002,8**	**20 617,8**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Remarque : « Autres produits spécialisés » désigne les véhicules automobiles, les machines lourdes, les machines agricoles, les animaux vivants et d'autres produits.

Source : Transports Canada, selon Statistique Canada, Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2000-2002.

Le tableau 7.2 illustre les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 2000 et 2002, telles que mesurées par quatre tranches de revenus annuels : 25 millions $ ou plus; de 12 millions $ à 25 millions $; de 1 million $ à 12 millions $; et moins de 1 million $. Même si les recettes globales ont plus que doublé depuis 1991, la part des recettes dans chacune des quatre catégories est demeurée relativement stable.

TABLEAU 7-2 : RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 2000-2002

	Petits transporteurs (moins de 1 M$)		*Transporteurs moyens (de 1 à 12 M$)*		*Gros transporteurs (de 12 à 25 M$)*		*Très gros transporteurs (plus de 25 M$)*		*Total Général*
Année	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettese (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*
2000	2 633,6	11,9	8 246,4	37,3	4 660,5	21,1	6 562,2	29,7	22 102,7
2001	2 750,0	11,6	9 834,3	41,4	4 506,4	19,0	6 662,1	28,0	23 752,8
2002	2 800,0	12,0	8 667,3	37,0	5 091,3	21,7	6 859,2	29,3	23 417,8

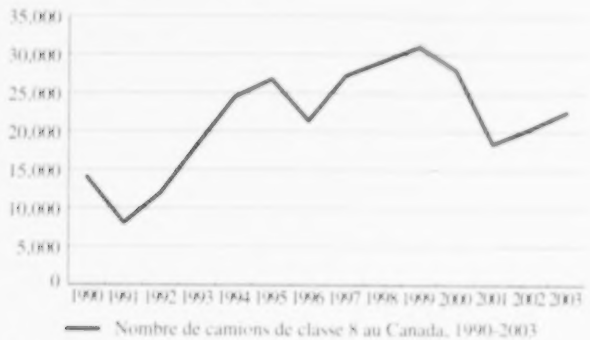
Remarque : Englobe les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises dont le chiffre d'affaires annuel est égal ou supérieur à 30 000$. Les données relatives aux petits transporteurs pour compte d'autrui en 2001 et 2002 sont des estimations.

Source : Transports Canada, selon les publications suivantes de Statistique Canada : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2000-2002; Statistique Canada, Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises; Petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants.

Les ventes déclarées de camions de classe 8, qui servent au transport interurbain des marchandises pour compte d'autrui, ont connu des fluctuations annuelles, qui dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment de la rentabilité des transporteurs, de la demande de services de camionnage et des politiques des transporteurs sur le remplacement de leur parc. La demande de nombreux services de camionnage a tendance à augmenter ou à diminuer selon la conjoncture du marché (l'économie dans son ensemble ou certains segments de l'économie), tandis que les fluctuations de la conjoncture du marché se manifestent généralement de façon plus accentuée dans la demande finale de services de camionnage. À la suite du ralentissement économique au Canada et aux États-Unis en 2001, les ventes de camions ont progressé de 10,5 % en 2002 et de 10,8 % en 2003, après avoir baissé en 2000 et en 2001.

La figure 7-1 illustre la dynamique des ventes de camions de classe 8 au Canada entre 1990 et 2003.

FIGURE 7-1 : VENTES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990-2003



Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules

INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS/AUTOCAR

L'industrie canadienne de l'autobus/autocar comprend quatre secteurs principaux :[3] les services interurbains, les services affrétés/excursions, le transport scolaire et les transports en commun. Habituellement, la principale caractéristique qui distingue les exploitants de services interurbains et de services affrétés des autres secteurs de l'industrie de l'autobus/autocar est l'utilisation d'autocars (par opposition à des autobus scolaires ou à des autobus de transport en commun). Les secteurs du transport scolaire et des services interurbains/affrétés/excursions sont interdépendants et le régime de propriété transcende les lignes sectorielles. Les transporteurs de tous les secteurs et de toutes les tailles offrent souvent un amalgame de services.

Exploitants de services interurbains réguliers – Ces transporteurs assurent essentiellement des services réguliers entre deux ou plusieurs zones urbaines. Ces services relient toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. Étant donné qu'il est propriétaire de Greyhound, Grey Goose, Voyageur Colonial, Penetang-Midland Coach Lines et quelques autres petites compagnies, Laidlaw est de loin le plus grand exploitant de services interurbains réguliers au Canada. Les autres grands exploitants comprennent Coach Canada, Orleans Express, SMT/Acadian Lines et Saskatchewan Transportation. Parmi les petits exploitants régionaux, il faut mentionner Ontario Northland, Les Autobus Maheux, Intercar et DRL. Pratiquement tous les exploitants de services interurbains réguliers offrent à tout le moins certains services affrétés.

Exploitants de services affrétés/excursions/navettes – Les services affrétés se caractérisent par la location à une personne ou à un groupe d'un autocar à bord duquel tous les passagers embarquent et débarquent au même endroit. Les exploitants d'excursions offrent essentiellement des services d'excursion sur des itinéraires fixes et vendent des sièges individuels. Les services de navette assurent principalement la desserte des aéroports et des gares ferroviaires. Parmi les gros exploitants de services affrétés/excursions, mentionnons Brewster Transportation & Tours, Charter Bus Lines of British Columbia, International Stage Lines Inc., Pacific Western Transportation Ltd. et Coach Canada. Un seul et même transporteur assure fréquemment des services affrétés et de navette, et il n'est pas rare que les transporteurs appartenant à ce groupe assurent également des services de transport scolaire.

Transport scolaire – Comme son nom l'indique, les exploitants de services de transport scolaire assurent le transport scolaire des élèves à destination et en provenance d'une école. La plupart des exploitants de services de transport scolaire assurent également certains services affrétés. Laidlaw est le plus important exploitant de services de transport scolaire au Canada.

Services de transport en commun – Toutes les principales villes du Canada offrent des services de transport en commun. Près de 20 millions de personnes ont accès à des services à horaire fixe de transport en commun, avec 2 600 trajets à travers le Canada à partir d'autobus, d'autocar, de véhicules ferroviaires légers et de services de train de banlieues. Les gouvernements municipaux et provinciaux subventionnent les services de

3 Le Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) depuis 1997. Le SCIAN regroupe l'industrie du transport par autobus sous six rubriques : les systèmes de transport en commun; le transport interurbain et rural par autobus (interville à horaire fixe); le transport scolaire et d'employés par autobus; l'industrie du transport nolisé par autobus; autre transport terrestre de passagers (service de navette); et le transport panoramique touristique.

transport en commun. Certaines commissions de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire et des services affrétés ainsi que des services aux voyageurs handicapés.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

L'industrie canadienne du transport par autocar comprend approximativement 1 700 exploitants qui, collectivement, déplacent plus de 1,5 milliards de passagers chaque année. En 2002, l'industrie a généré plus de 7,1 milliards $ en recettes totales, y compris les subventions à l'exploitation et à la capitalisation. Cette industrie peut être examinée par segment (i.e. le type d'activité des firmes telles que définies par le SCIAN), ou selon le type de services d'autobus (ou activité de services) fournis.

Segment de services d'autobus (SCIAN) - En 2002, les services de transport en commun ont été de loin le secteur le plus important avec près de 66 % des recettes totales de l'industrie (y compris les subventions gouvernementales) ou 48 % des recettes totales (en excluant les subventions gouvernementales). Les subventions d'exploitation et de capitalisation des gouvernements totalisaient plus de 52 % de toutes les recettes des services de transport en commun, avec seulement une fraction de leurs recettes provenant d'autres types de services d'autobus.

Le service de transport scolaire était bon deuxième en termes de recettes avec plus de 20 % des recettes totales de l'industrie, suivi des exploitants des services interurbains et des exploitants de services affrétés et de navette. Presque tous ces exploitants, peu importe leur type principal d'activité, offraient d'autres types de services d'autobus, ce qui démontre le caractère varié de l'industrie.

Type de services d'autobus - Ces dernières années, la diversification de l'industrie, les fusions, les acquisitions, ainsi que la consolidation observée ont fait que l'analyse par secteur de l'industrie est devenue moins fiable[4] pour évaluer l'industrie. L'approche par type de services d'autobus donne une meilleure image des activités de l'industrie. Dans l'ensemble, l'industrie a crû de 5,5 milliards $ à 7,1 milliards $ en 2002, pour un taux de croissance annuelle de plus de 4 %. Cette croissance, cependant, n'a pas été distribuée uniformément à travers les divers types de service, se situant entre 3,5 % pour les services de livraison rapide de colis et 7 % pour les services nolisés, d'excursion et de navette, la meilleure performance parmi les différents types de service.

Les recettes des types de services étaient quelque peu plus élevées en 2001 en raison de la nouvelle enquête pour le transport par autobus qui a rejoint un plus grand nombre de firmes.[5] En termes de passagers transportés, les services de transport en commun (y compris les exploitants n'offrant que des services de transport en commun et ceux offrant aussi des services de transport en commun) ont transporté 1 571 millions de passagers en 2002. Pour ce qui est des passagers ayant voyages avec les services interurbains, les données pour 2002 ne sont pas encore disponible (près de 15,2 millions de passagers ont été rapports en 2001). Le tableau 7-3 montre les recettes selon le type de services d'autobus entre 1995 et 2002.

TABLEAU 7-3: RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS PAR TYPE DE SERVICES, 1995-2002 (MILLIONS DE DOLLARS)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*	*2002*
Nombre de firmes	878	898	877	1 110	1 062	968	1 813	1 704
Type de service								
Transport en commun	1 484	1 574	1 672	1 694	1 817	1 956	2 092	2 234
Transport scolaire	864	832	826	894	915	964	1 112	1 220
Transport nolisé, excursions et navette	318	334	316	369	352	449	469	506
Interurbains réguliers	246	248	241	240	236	271	332	329
Autres	216	196	191	216	219	225	246	283
Livraison rapide de colis	79	85	79	87	88	96	98	100
Total (excluant subventions gouvernementales)	**3 207**	**3 269**	**3 326**	**3 499**	**3 627**	**3 961**	**4 349**	**4 672**
Subventions gouvernementales	2 036	2 056	2 137	2 386	2 562	2 271	2 355	2 424
Total	**5 243**	**5 326**	**5 463**	**5 885**	**6 189**	**6 231**	**6 703**	**7 096**

Notes: 1 De 1995 à 2000 comprend les exploitants avec des recettes annuelles de plus de 200 000 $. 2 De 2001 à 2002, la nouvelle enquête de Statistique Canada comprend toutes les firmes de services d'autobus.
3 Comprend les subventions à l'exploitation et de capitalisation des gouvernements, les subventions des gouvernements pour le transport en commun.

Source: Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada, Statistiques du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, et la nouvelle enquête de Statistique Canada sur le transport de voyageurs par autobus et du transport urbain pour 2001 et 2002, évaluations privées basées sur le SCIAN et l'Association canadienne des services de transports en commun.

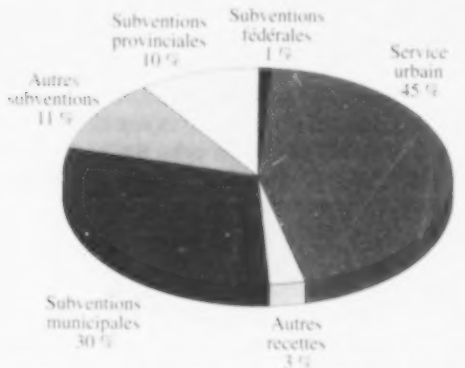
4. Par exemple, de 1995 à 2000, l'approche par secteur ne permettait pas de cerner adéquatement l'industrie du transport par autobus puisque certains transporteurs de services réguliers inter-villes se retrouvaient sous le transport par autobus scolaire suite à des fusions et des acquisitions en vertu de l'approche consolidée de rapporter l'information financière. Ceci est un des facteurs qui a amené Statistiques Canada à repenser son enquête sur le transport par autobus (mise de l'avant en 2001) pour recueillir à la fois des données sur l'industrie et sur ses activités.

5. De 1994 à 2000, l'enquête sur le transport par autobus et le transport en commun urbain a porte sur les firmes ayant des recettes brutes annuelles de $200 000 ou plus. A partir de 2001, la nouvelle enquête sur le transport par autobus couvre désormais toutes les firmes avec au moins un établissement offrant des services d'autobus et de transport en commun.

TRANSPORT EN COMMUN

En 2002, les exploitants de services de transport en commun ont rapporté des recettes totalisant 4,6 milliards $, 4,8 % de plus qu'en 2001. Les subventions gouvernementales demeurent la principales sources de recettes comprenant 52 % des recettes totales du transport en commun, suivi des services de transport en commun avec 45 %. De 1995 à 2002, les exploitants des services de transport en commun ont vu leurs recettes d'exploitation croître au taux annuel moyen de 5,2 %, alors que leurs subventions ont augmenté au taux annuel de 2,5 % au cours de la même période. Par conséquent, l'importance des subventions dans les recettes totales est passée de 57 à 53 % au cours de la période. La figure 7-2 montre les sources de recettes des exploitants de services de transport en commun.

FIGURE 7-2 : RECETTES TOTALES SELON LEUR SOURCE – SECTEUR DU TRANSPORT EN 2002



Autres recettes : comprend les services ferroviaires, le transport scolaire et tous les autres services de transport de passagers par autobus.

Source : Transports Canada, à partir de données de l'Association canadienne des services de transport en commun.

En termes de passagers utilisant les services de transport en commun, il y a eu une diminution au début des années 1990 pour atteindre un creux de 1 353 millions de passagers en 1996. Depuis, à l'exception d'une légère baisse en 2001, le nombre de passagers a crû de façon continue pour atteindre 1 537 millions de passagers en 2002, le plus haut niveau des deux dernières décennies. La même tendance a été notée pour la distance parcourue par les véhicules utilisés dans les services de transport en commun. Les véhicules-kilomètres ont passé de 716,4 millions à 57,1 millions entre 1996 et 2002, soit une augmentation moyenne annuelle de 3 %. La figure 7-3 montre les tendances à long terme du secteur du transport en commun entre 1981 et 2002.

FIGURE 7-3 : TENDANCE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1981 – 2002

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistiques du transport des voyageurs par autocar et du transport urbain; totalisations spéciales fondées sur les données de l'Association canadienne des services de transport en commun.

Depuis 1996, la flotte des véhicules des services de transport en commun s'est accrue par près de 12 % pour atteindre le niveau record de 14 665 véhicules en 2002. Le changement le plus important dans la composition de la flotte au cours de cette période a été le remplacement des autobus standard par des autobus à plancher surbaissé plus accessibles, qui sont passés de 499 à 3 538.

TRANSPORT DES PASSAGERS

PARC DE VÉHICULES LÉGERS ET UTILISATION

Selon l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2002, 17,3 millions de véhicules légers étaient immatriculés dans les dix provinces (les données font allusion aux véhicules d'une masse brute inférieure à 4 500 kg). Comme en témoigne le tableau 7-4, sur ce nombre, 10,4 millions étaient des voitures de tourisme et des familiales, 2,5 millions, des fourgonnettes, 1,3 million, des véhicules utilitaires sports (VUS) et 3 millions, des camionnettes. En tant que groupe, les camions légers et les fourgonnettes (y compris les VUS et les camionnettes) ont représenté 39 % du parc de véhicules légers. Les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne une distance supérieure de 15 % à celle des voitures de tourisme en 2002, accumulant 18 100 km par an, contre environ 15 800 km pour les voitures et les familiales. Le nombre total de véhicules-kilomètres conduits s'est chiffré à 165 milliards pour les voitures et les familiales (57 % du total) et à 122 milliards pour les fourgonnettes et les camions légers (42 %). Les fourgonnettes et les camions légers ont également enregistré un taux d'occupation légèrement supérieur par véhicule que les voitures de

TABLEAU 7-4 : RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DES VÉHICULES SELON LE TYPE DE CARROSSERIE, 2002

	Camions légers/fourgonnettes						
	Voiture/ familiale	*Fourgonnette*	*Véhicule utilitaire-sport*	*Camionnette*	*Total partiel*	*Autre*	***Total***
Véhicules (millions)	10,4	2,5	1,3	3,0	6,7	0,1	**17,3**
Part en %	60,3	14,2	7,4	17,3	39,0	0,7	**100,0**
Véhicules-km (milliards)	164,6	43,8	23,5	54,5	121,9	3,2	**289,7**
Part en %	56,8	15,1	8,1	18,8	42,1	1,1	**100,0**
Passagers-km (milliards)	264,5	81,1	40,3	80,2	201,7	4,4	**470,6**
Part en %	56,2	17,2	8,6	17,0	42,9	0,9	**100,0**
Litres de carburant (milliards)	16,4	5,7	3,3	8,1	17,1	0,6	**34,0**
Part en %	48,2	16,7	9,7	23,8	50,2	1,7	**100,0**
Distance moyenne parcourue (milliers de kilomètres)	15,8	17,8	18,3	18,2	18,1	27,6	**16,8**
Personnes par véhicule	1,61	1,85	1,71	1,47	1,65	1,39	**1,62**
Consommation de carburant (l/100 km)	10,0	12,9	14,1	14,8	14,0	17,9	**11,7**

Remarque : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires. Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ceux-ci ayant été arrondis.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2002 et totalisations faites par Transports Canada.

tourisme, représentant environ 43 % des passagers-kilomètres des véhicules légers. Cela donne un taux d'occupation moyen de 1,65 personne par camion léger ou par fourgonnette, contre 1,61 par voiture ou familiale.

On a constaté un écart important dans la consommation de carburant entre les voitures de tourisme et les camions et fourgonnettes plus lourds. La consommation de carburant des voitures de tourisme et des familiales a été en moyenne de 10 litres aux 100 km, soit inférieure d'environ 30 % à la consommation correspondante des fourgonnettes et des camions légers qui s'est chiffrée à 14 litres aux 100 km.

Comme l'atteste le tableau 7-5, la répartition des véhicules légers, des véhicules-kilomètres et des passagers-kilomètres par province/territoire en 2002 a été généralement proportionnelle à celle de la population, à quelques exceptions près. Sur le plan de la motorisation (nombre de véhicules par habitant), la plupart des juridictions se sont situées aux alentours de la moyenne nationale, qui est d'environ 550 véhicules par tranche de 1 000 habitants. L'Alberta et la Saskatchewan ont fait exception à la règle, leurs taux étant supérieurs d'environ 10 % à cette moyenne, de même que Terre-Neuve et Labrador, dont le taux a été inférieur de 15 %. L'utilisation annuelle moyenne des véhicules a été de près de 17 000 km à

TABLEAU 7-5: CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES LÉGERS, 2002

					Moyennes			
	Véhicules (milliers)	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Litres de carburant achetés (milliards)*	*Véhicules par tranche de 1 000 habitants*	*Distance parcourue (milliers)*	*Passagers par véhicule*	*Consommation de carburant (l/100 km)*
Terre-Neuve et Labrador	246	3,6	6,6	0,4	475	14,5	1,8	12,4
Île-du-Prince-Édouard	72	1,3	2,3	0,1	526	17,9	1,7	11,2
Nouvelle-Écosse	514	9,7	16,3	1,0	550	19,0	1,7	10,4
Nouveau-Brunswick	437	8,3	14,4	1,0	583	18,9	1,7	12,2
Québec	4 000	65,7	101,8	8,0	537	16,4	1,5	12,2
Ontario	6 458	113,4	180,0	12,3	534	17,6	1,6	10,8
Manitoba	598	8,7	15,2	1,1	518	14,5	1,7	12,3
Saskatchewan	624	9,9	18,4	1,1	627	15,9	1,9	11,5
Alberta	2 045	32,6	55,7	4,5	657	16,0	1,7	13,7
Colombie-Britannique	2 259	36,4	59,9	4,5	549	16,1	1,6	12,2
Yukon	23	0,4	N/A	N/A	761	15,8	N/A	N/A
Territoires du Nord-Ouest	19	0,3	N/A	N/A	464	13,8	N/A	N/A
Nunavut	3	0,04	N/A	N/A	99	12,3	N/A	N/A
Canada	**17 299**	**290,3**	**470,6**	**34,0**	**552**	**16,8**	**1,6**	**11,7**
Répartition procentuelle		**Répartition procentuelle**			**Pourcentage de la moyenne nationale**			
Terre-Neuve et Labrador	1,4	1,2	1,4	1,3	86,0	86,3	114,1	106,2
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,5	0,4	95,3	106,4	108,0	95,4
Nouvelle-Écosse	3,0	3,4	3,5	3,0	99,7	113,0	103,5	88,5
Nouveau-Brunswick	2,5	2,8	3,1	3,0	105,7	112,5	107,4	104,1
Québec	23,1	22,6	21,6	23,6	97,4	97,9	95,5	104,1
Ontario	37,3	39,1	38,3	36,1	96,8	104,7	97,9	92,3
Manitoba	3,5	3,0	3,2	3,1	93,8	86,6	107,8	104,7
Saskatchewan	3,6	3,4	3,9	3,4	113,7	94,8	114,6	98,2
Alberta	11,8	11,2	11,8	13,1	119,0	95,1	105,4	116,7
Colombie-Britannique	13,1	12,5	12,7	13,1	99,5	96,1	101,4	104,5
Yukon	0,1	0,1	N/A	N/A	137,9	93,9	N/A	N/A
Territoires du Nord-Ouest	0,1	0,1	N/A	N/A	84,1	82,1	N/A	N/A
Nunavut	0,02	0,01	N/A	N/A	18,0	73,3	N/A	N/A
Canada	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Remarque : Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme de tous les chiffres, ces derniers ayant été arrondis. À cause d'une légère variabilité des données des passagers-kilomètres et des achats de carburant au niveau provincial/territorial, les données sur le nombre moyen de passagers par véhicule devraient être utilisées avec précaution.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2002 et totalisations par Transports Canada.

TABLEAU 7-6 : PARC DE POIDS LOURDS DU CANADA, 2002

	Véhicules (milliers)		Véhicules- kilomètres (millions)		Répartition procentuelle			
					Véhicules		*Véhicules-kilomètres*	
	Moyens	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*
Terre-Neuve et Labrador	3,5	2,8	58	158	1,1	1,1	1,1	0,9
Île-du-Prince-Édouard	1,6	2,5	9	32	0,5	0,9	0,2	0,2
Nouvelle-Écosse	7,3	6,9	139	446	2,3	2,6	2,6	2,5
Nouveau-Brunswick	5,6	3,3	113	97	1,8	1,2	2,1	0,5
Québec	50,5	35,1	1 168	3 942	16,0	13,1	21,5	21,7
Ontario	68,7	102,2	1 624	7 925	21,8	38,1	29,8	43,6
Manitoba	9,2	12,6	166	1 128	2,9	4,7	3,0	6,2
Saskatchewan	37,0	22,2	161	1 005	11,7	8,3	3,0	5,5
Alberta	77,9	64,8	1 131	2 905	24,7	24,1	20,8	16,0
Colombie-Britannique	52,3	13,5	854	349	16,6	5,0	15,7	1,9
Yukon	0,9	1,1	12	94	0,3	0,4	0,2	0,5
Territoires du Nord-Ouest	0,5	1,1	6	81	0,2	0,4	0,1	0,4
Nunavut	0,2	0,2	1	5	0,06	0,07	0,01	0,03
Canada	**315,4**	**268,4**	**5 440**	**18 167**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Remarque : Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : *Enquête sur les véhicules au Canada, 2002* et tabulations par Transports Canada.

l'échelle nationale, variant de moins de 14 000 km par an dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut à environ 14 500 à Terre-Neuve/Labrador et au Manitoba, et à 19 000 en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le taux d'occupation moyen des véhicules dans les provinces et les territoires a été proche de la moyenne nationale, soit 1,6 personne par véhicule. La consommation de carburant moyenne des véhicules légers a affiché peu d'écart entre les juridictions : à l'exception de l'Alberta où la consommation moyenne de carburant a été supérieure de 15 % à la moyenne nationale, chaque juridiction a enregistré une consommation de carburant supérieure ou inférieure d'environ 5 % à la moyenne nationale.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

PARC DE POIDS LOURDS

L'Enquête sur les véhicules au Canada fournit également des renseignements sur le parc de poids lourds et leurs caractéristiques d'utilisation (voir tableau 7-6). En 2002, il y avait plus de 580 000 camions immatriculés d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg. Ce parc comprenait 315 000 camions de taille moyenne, d'une masse se situant entre 4 500 et 15 000 kg, et 268 000 camions de classe 8 (poids lourds), d'une masse supérieure à 15 000 kg. Les trois quarts des poids lourds étaient concentrés dans trois provinces uniquement (l'Ontario, avec 38 %, l'Alberta, avec 24 % et le Québec, avec 13 %), alors que près de 90 % de la flotte de camions de taille moyenne étaient concentrés dans cinq provinces (Ontario, Alberta, Colombie-Britannique, Québec et Saskatchewan). La répartition des véhicules-kilomètres a lourdement penché en faveur des poids lourds, avec plus de 18 milliards de véhicules-kilomètres parcourus en 2002, contre moins de 5,5 milliards pour les camions de taille moyenne. La répartition des véhicules-kilomètres des poids lourds a été encore plus concentrée, puisque l'Ontario, l'Alberta et le Québec confondus ont représenté plus de 80 % des kilomètres parcourus.

Compte tenu des nombres de camions analogues et de la différence colossale dans les véhicules-kilomètres parcourus, il n'est pas étonnant que la distance moyenne parcourue par camion en 2002 ait été nettement supérieure pour les poids lourds que pour les camions de taille moyenne. En moyenne, les poids lourds ont parcouru près de 68 000 km par an, soit près de quatre fois plus que les 17 000 km parcourus par les camions de taille moyenne. Par province, l'écart dans le nombre moyen de kilomètres parcourus par les poids lourds est assez considérable, puisqu'il varie d'un plancher de 12 000 km par véhicule à l'Île-du-Prince-Édouard à un plafond de plus de 100 000 kilomètres par véhicule au Québec. L'utilisation des camions de taille moyenne dans l'ensemble des provinces et territoires a elle aussi affiché de vastes écarts, d'un plancher d'à peine 4 000 km en Saskatchewan à un plafond de plus de 23 000 au Québec et en Ontario.

CONFIGURATION DES POIDS LOURDS

Le tableau 7-7 donne un point de vue différent sur le parc de poids lourds/camions de taille moyenne en fonction de leur configuration. La majorité des camions sont des camions porteurs (ce qui signifie que le bloc moteur et la caisse destinée au transport des marchandises reposent sur le même châssis), avec 300 000 de ces camions immatriculés dans les dix provinces. Environ 170 000 camions étaient des semi-remorques (c.-à-d. que

TABLEAU 7-7 : STATISTIQUES SUR LES POIDS LOURDS, SELON LA CONFIGURATION, 2002

	Véhicules		Véhicules-km		Carburant (litres)		Distance moyenne parcourue	Consommation de carburant
	(milliers)	*Part*	*(milliards)*	*Part*	*(milliards)*	*Part*	*(milliers de kilomètres)*	*(litres/100 km)*
Camion porteur	300	51,7	5,8	25,0	2,0	22,7	19,5	33,7
Semi-remorque	170	29,4	15,5	66,3	6,2	71,8	91,2	40,2
Autobus/autocar/autre	110	18,9	2,0	8,7	0,5	5,5	18,5	23,7
Poids lourds	580	100,0	23,4	100,0	8,7	100,0	40,4	37,1

Remarque : Les chiffres ont fait l'objet d'arrondissements. Il se peut que certaines sommes ne correspondent pas à la somme des chiffres qui figurent à côté des données.
Les données portent sur tous les camions dont le poids brut est d'au moins 4 500 kg.

Source : Enquête sur les camions au Canada, 2002 (établissements par Transports Canada).

l'unité motrice tracte la remorque qui ne fait pas partie de l'unité). Le reste, soit environ 110 000 véhicules, étaient des autobus autocars et d'autres véhicules. Alors que les trains routiers représentaient à peine 30 % du parc, ils ont concentré les deux tiers des véhicules-kilomètres parcourus par les camions, soit 15,5 milliards. À nouveau, cette tendance s'explique par l'énorme écart dans la distance moyenne parcourue par véhicule. Les camions porteurs ont parcouru moins de 20 000 km par an, alors que les semi-remorques en ont parcouru plus de 90 000 par an.

Le tableau 7-8 fournit d'autres précisions sur la configuration des poids lourds. Les camions de taille moyenne étaient pour la plupart des camions porteurs qui ont assuré près de 80 % des kilomètres parcourus. Les poids lourds étaient dominés par diverses combinaisons de semi-remorques, la configuration la plus populaire étant celle d'un tracteur et d'une remorque (le camion classique à 18 roues), qui a représenté près de 70 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Les camions porteurs ont parcouru à peine moins de 18 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds.

TABLEAU 7-8 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES DIFFÉRENTS TYPES DE VÉHICULES, 2002

	Taille moyenne (%)	*Poids lourds (%)*
Camion porteur	79,9	17,6
Tracteur seulement	1,2	3,6
Tracteur et 1 remorque	2,3	68,9
Tracteur et 2 remorques		8,2
Tracteur et 3 remorques		0,6
Autre	16,6	1,2
Total	**100**	**100**

Remarque : Les chiffres ont fait l'objet d'arrondissements. Il se peut que certaines sommes ne correspondent pas à la somme des chiffres qui figurent à côté des données. Les données portent sur tous les camions dont le poids brut est d'au moins 4 500 kg.

Source : Enquête sur les camions au Canada, 2002 (établissements par Transports Canada).

Les camions de taille moyenne ont été affectés à tout un éventail d'utilisations : le transport de marchandises ou d'équipements, qui est une utilisation classique, a représenté environ 57 % des véhicules-kilomètres parcourus, alors que les fonctions sans rapport avec le transport de marchandises, comme les appels de service, ont représenté 35 % des véhicules-kilomètres. Ces dernières fonctions témoignent du fait que les camions de taille moyenne n'ont pas été exclusivement affectés à des activités de transport pour le compte d'autrui ou à des services de camionnage privés. Sur les 5,4 milliards de véhicules-kilomètres parcourus par les camions de taille moyenne, près de 8 % l'ont été à vide.

Pour leur part, les poids lourds ont été affectés au rôle qui leur est classiquement dévolu et qui consiste à transporter des marchandises, étant donné que près de 80 % des véhicules-kilomètres ont servi à transporter des marchandises ou des équipements. Près de 5 % ont servi à d'autres utilisations, et environ 16 % des véhicules-kilomètres ont été parcourus à vide.

Le tableau 7-9 illustre les utilisations caractéristiques des camions de taille moyenne et des poids lourds au Canada en 2002.

TABLEAU 7-9 : UTILISATION CARACTÉRISTIQUE DES CAMIONS DE TAILLE MOYENNE ET DES POIDS LOURDS AU CANADA EN 2002

	Camions de taille moyenne		*Poids lourds*	
	Véhicules-km (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-km (milliards)*	*Part (%)*
Transport de marchandises/équipements	3,1	57	14,2	79
Parcours à vide	0,4	8	2,9	16
Autre	1,9	35	0,9	5
Total	**5,4**	**100**	**18,0**	**100**

Remarque : Les chiffres ont fait l'objet d'arrondissements. Il se peut que certaines sommes ne correspondent pas à la somme des chiffres qui figurent à côté des données. Les données portent sur tous les camions dont le poids brut est d'au moins 4 500 kg.

Source : Enquête sur les camions au Canada, 2002 (établissements par Transports Canada).

TRAFIC PAR SECTEUR

Après un ralentissement attribuable à la récession de 1990-1991, le trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui a fait un bond de 72,9 à 177,2 milliards de tonnes-kilomètres entre 1992 et 2002. C'est le secteur transfrontalier qui a dominé la scène, avec un taux de croissance annuel moyen de 13,6 %, soit plus de deux fois le taux des activités de camionnage intérieures, qui a été de 6,2 %. Ces dernières comprennent un amalgame

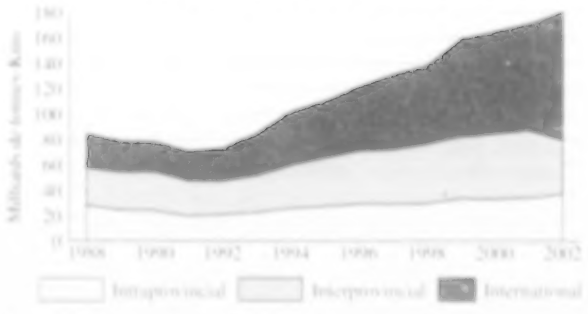
6 Comprend les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui engrangent des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 million $.

d'activités intraprovinciales et interprovinciales, qui ont connu des taux de croissance respectifs de 5 % et de près de 7 % par an.

Sur le plan de la valeur, près de 66 % du commerce entre le Canada et les États-Unis a été assuré par camion en 2002. Les produits expédiés par camion en provenance/à destination des États-Unis se sont chiffrés à 372 milliards $, les exportations concentrant 197 milliards $ de ce total. Selon les données préliminaires sur les échanges en 2003 (11 mois), la valeur des marchandises transportées par camion à destination en provenance des États-Unis a reculé de 10 %. L'un des facteurs qui a contribué à la baisse du trafic transfrontalier en 2003 est le ralentissement économique aux États-Unis pendant la majeure partie de l'année, conjugué à une appréciation de la valeur du dollar canadien, en vertu de laquelle les produits canadiens coûtent relativement plus cher aux consommateurs américains.

La figure 7-4 illustre la croissance du trafic des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui entre 1988 et 2002. Le tableau A7-8 de l'*addenda* contient les données de la figure sous forme de tableau.

FIGURE 7-4 : ENSEMBLE DU TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, TONNES-KILOMÈTRES ANNUELLES, 1988-2002



PRODUITS ET COURANTS DE CAMIONNAGE

En 2002, le trafic intérieur et transfrontalier des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes de respectivement 8,3 milliards $ et 7,3 milliards $. Six groupes de produits ont représenté environ 81 % des recettes : produits manufacturés (25 %), denrées alimentaires (17 %), produits forestiers (13 %), produits métalliques et sidérurgiques (10 %), produits automobiles et de transport (8 %) et produits en plastique chimiques (8 %). Sur le plan du volume, mesuré en tonnes-kilomètres, ces mêmes six produits ont dominé dans les mêmes proportions (c.-à-d. 81 % du total).

L'Ontario a dominé le secteur du camionnage dans tous les segments du marché, en concentrant 36 % des activités intraprovinciales, 33 % des activités interprovinciales et 44 % du trafic transfrontalier assuré par camion. À l'échelle interprovinciale, les mouvements les plus nombreux ont eu lieu entre l'Ontario et le Québec (12,4 milliards de tonnes-kilomètres), soit près de 24 % du total des échanges interprovinciaux assurés par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui sur le plan du volume. À l'échelle transfrontalière, les principaux courants de trafic ont été entre l'Ontario et le Centre des États-Unis (18,4 milliards de tonnes-kilomètres) et entre l'Ontario et le Sud des États-Unis (11,4 milliards de tonnes-kilomètres). Pour d'autres précisions sur les volumes et les courants de camionnage, voir les tableaux A7-9 à A7-11 de l'*addenda*.

ACTIVITÉS À LA FRONTIÈRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a reculé de 2 % en 2003, retrouvant son niveau de 2001 alors qu'il avait atteint 13 millions de véhicules (circulation dans les deux sens). Il s'agit de la troisième année de croissance régulière ou nulle dans le franchissement de la frontière depuis le sommet enregistré en 2000, à hauteur de 13,6 millions de véhicules. La stabilisation des activités traduit la faiblesse momentanée de l'économie des États-Unis, qui a réduit la demande de transport de marchandises. Le nombre de véhicules de tourisme qui ont franchi la frontière a diminué d'un autre 6 % par rapport à 2002 pour atteindre un total de 60,1 millions de franchissements de véhicules, à savoir le niveau le plus bas depuis 1986. Pour d'autres précisions sur les activités à la frontière, voir la page d'accueil du rapport annuel de Transports Canada à www.tc.gc.ca. Voir les tableaux A7-12 à A7-13 de l'*addenda*.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

En 2002, les recettes des entreprises de camionnage ont reculé de 1 %, soit la première baisse enregistrée depuis 1991. Entre 1996 et 2002, cependant, les recettes du secteur ont augmenté au taux annuel moyen de 6,8 %. Entre 1996 et 1999, les tarifs de camionnage sont demeurés essentiellement stables mais, depuis lors, ils ont augmenté en moyenne de 2,8 % par an. La production a progressé au taux annuel de 4,7 % entre 1996 et 2002. À la fois le trafic intérieur et le trafic transfrontalier ont diminué en 2002, de

5,8 % pour le premier et de 2,9 % pour le second. La diminution du trafic transfrontalier en 2002 doit être comparée à une croissance à deux chiffres observée au cours des années précédentes.

La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a chuté de 1,8 % en 2002. Le tout a réduit les gains de productivité à moins de 1 % au cours de la période 1996-2002. Les coûts unitaires ont progressé de 3,1 % en 2002; la hausse moyenne a été de 1,2 % par an enregistrée entre 1996 et 2002.

En 2002, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie a continué de s'améliorer, atteignant 93,9 %. Chaque année depuis 1997, l'industrie du camionnage a affiché des résultats financiers compatibles avec sa rentabilité à long terme.

Les grandes entreprises de camionnage ont maintenu leur rentabilité au cours des trois premiers trimestres de 2003.

Réseaux de transport en commun

En 2002, les recettes des exploitants de services de transport en commun (à l'exclusion des subventions) ont augmenté de 7 %. Cette hausse est attribuable en partie au rétablissement des recettes des commissions de transport en commun de Colombie-Britannique après la grève de 2001. Même si l'on exclut cette province, les recettes des commissions de transport en commun auraient augmenté de 3,1 %. En 2002, le trafic a connu une hausse de 4,7 % dans son ensemble, et de 2,1 % sans la Colombie-Britannique. Les prix des transports en commun ont progressé de 2,9 %, ou de 1,9 % en termes réels, pourcentage analogue à la dynamique à long terme. Entre 1996 et 2002, les prix avaient augmenté de 2,4 % par an, contre 2,8 % par an pour la production.

Les commissions de transport en commun demeurent les entreprises à plus forte intensité de main-d'œuvre et de capitaux de toutes les entreprises de transport, avec des parts respectives de 48 % et 29 % du total des coûts. La structure des coûts de l'industrie a été stable jusqu'en 2001. En 2002, la part des coûts de main-d'œuvre, de carburant et de capitaux a subi les contrecoups d'un bond de 20 % dans la part des autres matériels et services.

En 2002, la productivité totale des facteurs des commissions de transport en commun a reculé de 3,7 %. Les hausses des prix du carburant et de productivité du capital n'ont pas suffi à neutraliser les baisses de productivité de la main-d'œuvre et d'autres facteurs de production variables, ces derniers s'expliquant par la hausse relative des coûts des autres matériels et services.

Les coûts de transport en commun par unité de production ont augmenté de 4,8 %. Depuis trois ans, les coûts unitaires ont progressé de 10 %, contre une baisse de 0,7 % entre 1996 et 1999.

En 2002, le coût total des commissions de transport en commun a été évalué à 4,9 milliards $. Après avoir régulièrement baissé depuis 1996 pour se situer à 46 % en 2001, le taux de recouvrement des coûts a augmenté de façon marginale en 2002. Les subventions annuelles d'exploitation sont passées à 1,6 milliard $, soit 103 millions $ de plus que la moyenne des années précédentes. Les subventions de capital de 766 millions $ n'ont guère varié par rapport à la moyenne des deux dernières années.

L'Ontario a continué d'enregistrer le plus fort taux de recouvrement des coûts, mais uniquement parce que c'est la province qui perçoit les prix les plus élevés (au kilomètre) au Canada. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont enregistré le plus faible taux de recouvrement des coûts, dans le premier cas en raison des tarifs les plus bas de toutes les régions et dans le deuxième, en raison des coûts unitaires les plus élevés de tout le pays. Au Québec, les manques à gagner ont été moindres que la moyenne canadienne, en dépit de tarifs plus bas. Le tableau 7-10 fournit des précisions sur les résultats des commissions de transport en commun par région.

TABLEAU 7-10 : INDICATEURS DES COMMISSIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN DE CERTAINES PROVINCES, 2002

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*C.-B.*	*Canada*
Niveaux des prix (Canada = 100)	84,6	118,4	73,2	95,0	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada = 100)	88,1	110,0	93,4	105,6	100,0
Taux de recouvrement des coûts (%)	42,7	47,9	34,9	40,1	44,5
Manque à gagner par passager ($)	1,38	1,89	2,11	2,46	1,78

Source : Transports Canada, d'après Statistique Canada et la Commission canadienne des transports.

TRANSPORT MARITIME 8

Le volume de trafic maritime généré par le Canada s'est accru en 2002, le tout émanant des flux intérieurs et transfrontaliers.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2003

RÉFORMES ET INITIATIVES D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

RÉFORME DES RÈGLEMENTS DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

La *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* (LMMC 2001) a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001. La mise en place des règlements relevant de la Loi doit se dérouler en deux phases : réforme et rationalisation de plus de 100 règlements en vigueur en une trentaine seulement et modernisation des règlements résiduels conformément à la nouvelle Loi. Les règlements proposés ne s'appliqueront pas aux exploitants de navires non-motorisés ou à coque gonflable qui sont utilisés principalement par l'industrie touristique. Ils ne s'appliqueront pas non plus au transport international de voyageurs.

À l'automne 2003, des consultations ont été amorcées sur la réforme des règlements. Tous les Canadiens ont été invités à participer à des réunions ouvertes dans six centres régionaux et sur Internet à www.cmac-ccmc.gc.ca dans le cadre des « Consultations publiques sur la réforme de la réglementation – Phase I des règlements ». Les consultations ont porté sur huit thèmes : prévention des abordages; gestion de l'eau de ballast; gens de mer; sanctions administratives pécuniaires; restriction à la conduite des bateaux; aides à la protection de la navigation; prévention de la pollution causée par les navires; et dédouanement des navires.

Le projet de réforme réglementaire va suivre une approche en deux phases. Plus de cinquante règlements seront consolidés en 17 règlements dans la Phase I; et environ 35 règlements seront consolidés en 11 dans la Phase II. L'attention lors de la Phase I est centrée sur les règlements qui sont nécessaires pour mettre en vigueur la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* (LMMC). La Phase II va porter sur les règlements existants qui ont trait à la LMMC 2001. Généralement, ces règlements doivent simplement être mis à jour et modernisé et non pas remaniés comme ceux sous la Phase I.

Pour d'autres précisions sur la réforme de la réglementation et les initiatives du régime de sécurité, notamment le nouveau Plan stratégique de sécurité maritime 2003-2010, visitez le site www.tc.gc.ca/maritime/menu.htm.

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Assurance obligatoire pour les navires commerciaux à passagers

Le 8 août 2001, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en vertu du chapitre 6 des Lois du Canada. Cette loi regroupe divers régimes de responsabilité en matière maritime, notamment ceux qui se rapportent aux passagers, aux marchandises et à la pollution.

Au début de 2003, Transports Canada a amorcé des consultations sur les résultats d'un rapport indépendant contenant des recommandations visant à élaborer un régime d'assurance obligatoire pour les navires qui transportent des passagers à des fins commerciales ou publiques, conformément à l'article 39 de la partie 4 de la LRMM. D'après ce que contenait le rapport et les réactions qu'il a suscitées au sein de l'industrie, Transports Canada a annoncé sa position sur l'élaboration d'un régime d'assurance obligatoire en août 2003 et a décidé d'élaborer des règlements le long de ces axes.

Modification des limites de responsabilité des armateurs au titre des déversements d'hydrocarbures causant des incidents de pollution

La partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* établit le régime de responsabilité du Canada et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures causée par les navires-citernes. Ce régime repose sur deux conventions internationales, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité

civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CIRC) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). En 2000, des modifications à ces conventions approuvés par l'Organisation maritime internationale (OMI) ont rehaussé les limites de responsabilité des deux conventions d'environ 270 millions $ à 400 millions $ par incident. Conformément à ces modifications, le Canada a instauré les nouvelles limites le 1er novembre 2003, en vertu de réformes législatives à la LRMM. De ce fait, les demandeurs touchés par un incident de pollution dans les eaux canadiennes bénéficieront désormais de ce nouveau régime d'indemnisation.

Prévention de la pollution causée par les navires – Grâce aux efforts conjugués de Transports Canada, d'Environnement Canada et du ministère des Pêches et des Océans, un certain nombre de problèmes sont en cours de règlement. Mentionnons notamment : l'accélération de l'élimination progressive des navires-citernes à coque unique; l'élimination des navires inférieurs aux normes; l'adoption d'un programme d'« écnavires » pour le Canada; l'imposition d'amendes plus sévères par les tribunaux en cas de pollution causée par les navires; l'optimisation des activités de surveillance et d'application de la loi; et l'amélioration des réceptacles à déchets le long du littoral. Grâce à l'adoption de nouveaux règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les dispositions en vigueur sur les eaux usées et la pollution atmosphérique seront élargies, les dispositions relatives aux ordures seront actualisées et de nouvelles prescriptions seront adoptées en ce qui concerne les systèmes antisalissure et les rejets des eaux de lest.

Protocole supplémentaire au Fonds

En mai 2003, l'Organisation maritime internationale a adopté un protocole à la Convention de 1992 portant création du fonds d'indemnisation. Le protocole crée un Fonds supplémentaire volontaire qui procure une troisième couche d'indemnisation aux personnes qui demandent à être indemnisées en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures dans les États qui ratifient le protocole. Les demandeurs de ces États auront désormais droit à une indemnisation plus élevée, qui pourra atteindre au maximum 1,5 milliard $ par incident, soit près de quatre fois le niveau actuel qui se situe à 400 millions $. L'adoption de ce protocole par le Canada fera l'objet de consultations nationales en 2004, qui seront suivies par une décision du Cabinet sur la ratification. Actuellement, Transports Canada prépare un document de discussion qui sera utilisé dans le cadre de ces consultations.

Examen de la *Loi maritime du Canada*

Le 4 juin 2003, le ministre des Transports a publié le rapport du Comité d'examen sur la LMC. Ce rapport s'inscrit dans l'examen entrepris par le gouvernement du Canada sur la *Loi maritime du Canada* (LMC) lancé en 2002, selon les prescriptions de la loi.

La LMC a rationalisé la législation maritime qui se rapporte aux services fournis par le gouvernement fédéral dans le secteur maritime, a permis la création des administrations portuaires canadiennes et la cession ininterrompue de certains lits et installations portuaires, en plus d'avoir facilité la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle contenait également des dispositions sur la commercialisation plus poussée des services de traversiers fédéraux et des activités des administrations de pilotage.

Transports Canada évalue les recommandations et les observations du Comité d'examen de la LMC. En 2003, Transports Canada a lancé plusieurs études pour évaluer les difficultés du marché, la compétitivité et les avantages pour le secteur du transport maritime à la fois sur l'échiquier national et international. Ces études et d'autres qui revêtent de l'importance pour l'industrie du transport maritime se poursuivront en 2004 à l'appui de l'examen de la LMC. Transports Canada utilisera les résultats de ces études (parallèlement à son évaluation des recommandations et des observations et à d'autres orientations stratégiques importantes) pour concevoir des modifications à la LMC et, s'il y a lieu, choisir d'autres instruments visant à promouvoir une industrie du transport maritime plus efficace et rentable.

INFRASTRUCTURES

Réseau portuaire canadien

Les ports et havres du Canada jouent un rôle critique en ce sens qu'ils relient les activités économiques à des marchés qui ne seraient pas accessibles autrement. Les principaux ports du Canada sont des portes d'accès vitales au réseau national de transport vu qu'ils sont reliés aux réseaux ferroviaire et routier.

Le réseau portuaire du Canada a entrepris un processus de restructuration en décembre 1995, après l'annonce de la Politique maritime nationale. Le gouvernement fédéral a depuis adopté une procédure de restructuration visant à commercialiser les infrastructures maritimes. Pour faciliter la procédure, la Politique maritime nationale, adoptée en vertu de la *Loi maritime du Canada*, prévoit trois catégories de ports : 1) les administrations portuaires canadiennes (APC), 2) les ports régionaux et locaux et 3) les ports éloignés.

La Politique maritime nationale reconnaît 19 grands ports canadiens comme administrations portuaires canadiennes. Ces ports gérés par des intérêts autonomes sont des maillons essentiels des échanges commerciaux nationaux et internationaux du Canada. Les 19 APC sont Fraser River, Vancouver, North Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Windsor, Toronto, Hamilton, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Saint John, St. John's, Belledune et Halifax. Ils englobent les grands ports divisionnaires de l'ex-Société canadienne des ports de même que les anciennes commissions portuaires.

Les ports régionaux et locaux constituent la majorité des ports appartenant à Transports Canada dont la cession est prévue en vertu du Programme de cessions portuaires. Il s'agit aussi bien de ports qui accueillent un volume élevé de trafic régional et local que de ports plus petits qui n'ont pratiquement aucune activité commerciale. En vertu du Programme de cessions portuaires, les intérêts du gouvernement fédéral dans l'exploitation et la propriété des ports régionaux et locaux sont résiliés par la cession de ces ports à d'autres ministères fédéraux, aux provinces ou à des intérêts locaux, notamment des administrations municipales, des organismes communautaires ou même des intérêts privés.

Transports Canada continue par ailleurs d'administrer les ports éloignés qui tiennent lieu de portails de transport primaires aux communautés isolées. Ces installations portuaires resteront sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, à moins que des intervenants locaux ne manifestent la volonté d'en assumer la propriété.

CESSIONS PORTUAIRES

Le processus de restructuration, qui devait à l'origine prendre fin le 31 mars 2002, a été prolongé par le Cabinet jusqu'au 31 mars 2006. Transports Canada continuera donc de céder la propriété et l'exploitation de ses ports à des intérêts locaux. En confiant aux collectivités locales le soin d'exercer un contrôle plus serré sur les opérations portuaires, le gouvernement fédéral modernise le réseau de transport maritime du Canada en lui inculquant une discipline et une rentabilité commerciales. Cela contribuera en fin de compte à l'établissement d'un réseau portuaire plus efficace et rentable chargé de rendre des comptes aux collectivités locales. Cette plus grande autonomie accordée aux ports permettra d'appliquer avec plus d'efficacité les principes commerciaux tout en favorisant l'emploi et la croissance économique. Une fois les ports cédés, Transports Canada cessera d'en assurer l'exploitation, ce qui consiste à faire appliquer directement les règlements, à percevoir les redevances d'utilisation et à surveiller les opérations portuaires.

Sur les 549 ports et installations portuaires publics qui relevaient à l'origine du contrôle et de l'administration de Transports Canada avant que la Politique maritime nationale n'entre en vigueur, 450 ont été cédés, déclassés ou démolis, ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait. Au 31 décembre 2003, 99 ports régionaux et locaux et ports et installations portuaires éloignés restaient sous le contrôle de Transports Canada. Par ailleurs, il y a 19 ports dont les installations ont été cédées mais qui ne peuvent pas encore être déclassés, du fait que le Ministère ne s'est pas dessaisi du lit portuaire. Pour des renseignements plus détaillés sur les ports, voir les tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda.

Le tableau 8-1 résume la classification des ports au 31 décembre 2003.

Au 31 décembre 2003, 216 ports et installations portuaires publics avaient été cédés, dont 65 à d'autres ministères fédéraux, 40 aux gouvernements provinciaux, 56 à des administrations locales et 55 à des intérêts privés. De plus, 23 ports ont été démolis ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait (par une résiliation du bail ou du permis).

TABLEAU 8-1 : CLASSIFICATION DES PORTS AU 31 DÉCEMBRE 2003

	Fédéraux	*Provinciaux*	*Municipaux*	*Privés*	*Total*
Ports fédéraux					
Administrations portuaires canadiennes	19	N/D	N/D	N/D	**19**
Commissions portuaires	1	N/D	N/D	N/D	**1**
Ports exploités par Transports Canada					
Ports régionaux et locaux	69	N/D	N/D	N/D	**69**
Ports éloignés	30	N/D	N/D	N/D	**30**
Ports cédés[1]					
Par Transports Canada	65	40	56	55	**216**
Statut des autres ports qui relevaient jusque-là de Transports Canada					
Démolis	5	N/D	N/D	N/D	**5**
Fins des intérêts de TC[2]	18	N/D	N/D	N/D	**18**
Déclassés[3]	211	N/D	N/D	N/D	**211**

Note : On trouvera de plus amples informations sur les ports aux tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda, notamment un résumé de la distribution provinciale des ports gérés par Transports Canada de 1996 à 2003 et un sommaire du statut de cession des ports régionaux et locaux et éloignés à l'échelle régionale.

N/D = Non disponible

1. Ce qui comprend 19 ports dont les installations ont été cédées, mais dont le lit portuaire n'a pas encore été déclassé, et 65 ports qui ont été cédés au ministère des Pêches et des Océans.
2. Ports publics déclassés en juin 1996 et en mars 1999.

Source : *Transports Canada*

Dans l'ensemble, 268 ports publics ont été déclassés, dont 30 étaient attenants à des installations portuaires déjà cédées. Les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres ports en sus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale.

Alors qu'à peine 4 ports éloignés ont été cédés en 2003, 30 ports éloignés l'ont été depuis 1996. De ce fait, Transports Canada continue d'administrer 30 ports éloignés à l'échelle nationale (10 au Québec, 2 en Ontario, 1 au Manitoba et 17 en Colombie-Britannique).

RÉSULTATS FINANCIERS

Étant donné qu'il a été impossible de se procurer pour ce rapport les états financiers vérifiés des administrations portuaires canadiennes (APC) de 2003, nous avons utilisé les résultats financiers de 2002. En outre, certains chiffres de 2001 ont été reformulés pour refléter les nouvelles pratiques comptables utilisées dans les états financiers vérifiés de 2002. Pour des renseignements financiers plus détaillés, voir les tableaux A8-3 à A8-5 de l'addenda.

En 2002, les recettes d'exploitation totales des APC se sont chiffrées à 279 millions $, soit une hausse de 5 % par rapport à 2001, alors qu'elles étaient de 266 millions $. Vancouver et Montréal ont concentré près de 56 % du total des recettes générées. Quinze des 19 APC ont déclaré une hausse de leurs recettes s'établissant à entre 0,01 million $ et 4,4 millions $, alors que 7 ont déclaré une baisse de leurs dépenses, oscillant entre 0,06 million $ et 1,5 million $.

Vancouver et Sept-Îles ont déclaré les hausses de recettes les plus élevées, à hauteur respectivement de 3,9 millions $ (4,3 %) et de 4,4 millions $ (131 %). Sept-Îles a enregistré la hausse la plus importante en pourcentage. Dans l'ensemble, les dépenses ont diminué de 6,7 millions $ même si 12 ports ont déclaré des hausses variant de 0,4 million $ à 3,0 millions $.

Le ratio d'exploitation global des APC a été d'environ 83 % en 2002, les ratios individuels variant entre 38 % et 128 %. Le rendement de l'actif a été de 5 %. L'administration portuaire de North Fraser a enregistré le rendement de l'actif le plus élevé (23,3 %), suivie de Trois-Rivières (20,2 %) et de Saguenay (14,9 %).

En 2002, le bénéfice net global de toutes les APC a diminué de 3,7 millions $. En revanche, 10 des 19 ports ont déclaré des hausses allant de 0,01 million $ à 2,6 millions $, pour une hausse confondue de 5,8 millions $. Les 9 ports qui ont déclaré des baisses ont enregistré un déficit confondu de 9,5 millions $, les pertes individuelles se chiffrant entre 0,14 million $ et 4,5 millions $.

Le tonnage manutentionné aux ports ayant le statut d'APC s'est chiffré à 215,1 millions de tonnes, contre 219,9 millions de tonnes en 2001. Cinq APC ont concentré 67 % du total des marchandises selon le volume : Vancouver (29 %), Saint John (12 %), Sept-Îles (9 %), Montréal (9 %) et Québec (8 %). Les recettes par tonne ont augmenté de 1,21 $ en 2001 à 1,30 $, tandis que les dépenses par tonne ont progressé de 0,98 $ à 1,03 $.

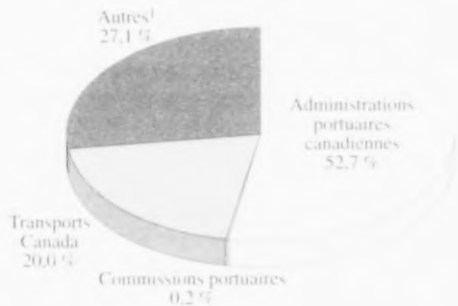
Dans les ports publics qui relèvent encore du contrôle de Transports Canada, les recettes brutes en 2002-2003 se sont chiffrées à 13,1 millions $ et les dépenses, à 19,4 millions $. Cela donne un manque à gagner de 6,3 millions $ et un ratio d'exploitation de 148 %. Les dépenses d'investissement pendant l'année se sont chiffrées à 2,2 millions $, et 22,1 millions $ ont été octroyés en subventions et contributions au titre des coûts se rattachant aux cessions portuaires. Le tableau A8-6 de l'addenda fournit plus de précisions à ce sujet.

TRAFIC PORTUAIRE

Si l'on se fonde sur les données préliminaires de Statistique Canada (qui ne sont disponibles que jusqu'en 2002), on constate que les ports du Canada ont manutentionné 407 millions de tonnes de marchandises en 2002, soit une hausse d'environ 3,79 % par rapport à 2001.

La figure 8-1 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2002, d'après la classification des ports au 31 décembre 2002.

FIGURE 8-1 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 2002



1 Englobe les ports du ministère des Pêches et des Océans, les ports des gouvernements provinciaux et des administrations municipales ainsi que les installations privées.

Source : Transports Canada.

Les données suivantes illustrent le trafic réel (marchandises manutentionnées) dans certaines APC en 2002 : Halifax, 12,9 millions de tonnes; Montréal, 18,3 millions de tonnes; Prince Rupert, 4,4 millions de tonnes; Québec, 17,9 millions de tonnes; Saguenay, 0,434 million de tonnes; Saint John, 25,2 millions de tonnes; Sept-Îles, 20,1 millions de tonnes; Thunder Bay, 8,2 millions de tonnes; Toronto, 1,6 million de tonnes; Vancouver, 63,2 millions de tonnes; et Fraser River, 12,5 millions de tonnes.

En 2002, les APC ont manutentionné la plus grande part du trafic de marchandises, soit 52,7 % du total. Le seul port toujours classé comme commission portuaire au 31 décembre 2001 a manutentionné moins de 1 % de l'ensemble du trafic, alors que les installations de

Transports Canada en ont manutentionné 20 %. Les 27,1 % restants ont été manutentionnés par d'autres installations, notamment par des installations gérées par des intérêts privés et par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales.

Dans les ports déclarés publics où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, 27 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées, soit 33 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports Canada. Environ 110 millions de tonnes de marchandises ont transité par d'« autres » ports. Dans cette catégorie, Port Cartier (Québec), à hauteur de 16,2 millions de tonnes, est le port qui a manutentionné le plus gros volume de marchandises, suivi de Nanticoke (Ontario), qui en a manutentionné 14,6 millions de tonnes. Les 192 ports restants qui ont déclaré avoir manutentionné des marchandises à Statistique Canada ont assuré le reste du trafic (voir tableau A8-7 de l'addenda).

PORTS POUR PETITS BATEAUX

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) possède actuellement 1 273 ports au Canada. Sur ce nombre, 1 023 sont des ports de pêche et 250 des ports de plaisance. L'objectif à long terme du MPO est de ne conserver que les ports de pêche essentiels. Près de 750 d'entre eux devraient être conservés dans les régions. Il se dessaisira des autres ports (c.-à-d. de tous les ports de plaisance et des ports de pêche à faible niveau d'activités).

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, un programme du MPO a favorisé la création d'administrations portuaires locales qui ont pris en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. Les administrations portuaires sont des organisations locales sans but lucratif composées de pêcheurs et d'autres usagers des ports qui louent les ports au MPO, et qui fournissent des services et assurent l'entretien et la gestion des ports. Au 31 décembre 2003, on comptait 670 ports gérés par des administrations portuaires au Canada, soit environ 90 % de l'objectif visé par le programme du MPO. Les ports de pêche qui ne suscitent pas un intérêt suffisant au sein de la collectivité pour qu'une administration portuaire soit créée et gérée seront abandonnés ou, au besoin, démolis. Ces ports sont en général des ports à faible niveau d'activités ou sans activité, et ils ont un impact négligeable sur l'industrie de la pêche commerciale ou sur la collectivité en général. À ce jour, 269 ports de pêche ont été cédés, et 86 en sont au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 8-2 illustre le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie du portefeuille du MPO au 31 décembre 2003, par région et par type de gestion.

TABLEAU 8-2 : PORTS DE PÊCHE DU MPO SELON LE TYPE DE GESTION ET LA RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2003

	Administrations portuaires	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	72	76	148
Centre et Arctique	31	37	68
Québec	47	38	85
Maritimes et golfe	283	62	345
Terre-Neuve et Labrador	237	140	377
Total	**670**	**353**	**1 023**

1. Les totaux englobent 42 bassins d'amarrage en Colombie-Britannique.
2. Il n'y a pas d'administrations portuaires dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon. (Au total, il n'y en a que six en Saskatchewan.)
3. Ministère des Pêches et des Océans.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

Ports de plaisance

L'objectif du programme du MPO est de se départir de tous les ports de plaisance faisant partie de son inventaire. Depuis 1994-1995, le MPO a cédé 643 de ses ports (ou 76 %). En vertu de la stratégie d'aliénation du MPO, approuvée par le Conseil du Trésor en 1995, les ports sont cédés pour la somme symbolique de 1 $, sous réserve que leur accès au public soit maintenu pendant au moins cinq ans. Avant la cession, on procède à des évaluations environnementales et à des réparations raisonnables pour s'assurer que les installations sont cédées dans un état raisonnable ne présentant pas de danger. Les bénéficiaires sont pour la plupart des municipalités, des organismes locaux à but non lucratif, des Premières nations ou d'autres ministères fédéraux. Si aucun organisme public ne manifeste le désir d'acquérir les installations, celles-ci sont alors offertes au grand public à leur valeur marchande. En dernier recours, en l'absence de tout intérêt de la part du public ou des intérêts privés, les installations sont démolies. Le programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

TABLEAU 8-3 : PORTS DE PLAISANCE DU MPO CÉDÉS PAR RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2003

	Entièrement cédés 1995-2003	*Entièrement cédés 2003-2004*	*Dernière étape de la cession*	*Total des ports cédés*	*Ports qui restent à céder*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	51	1	3	55	10	65
Centre et Arctique	264	3	19	286	160	446
Québec	192	5	25	222	30	252
Maritimes et golfe	77	1	1	79	1	80
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1	1	2
Totaux nationaux	**584**	**11**	**48**	**643**	**202**	**845**

Source : Ministère des Pêches et des Océans

Les tableaux 8-3 à 8-5 résument, par région, la situation du programme de cession des ports de plaisance du MPO (tableau 8-3), les preneurs des ports cédés (tableau 8-4) et le type de gestion des installations qui demeurent dans l'inventaire du MPO (tableau 8-5).

TABLEAU 8-4 : PRENEURS DES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS PAR LE MPO, AU 31 DÉCEMBRE 2003

	Province[1]	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autres*[2]	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	50	0	1	4	55
Centre et Arctique	18	194	20	54	286
Québec	3	169	2	49	223
Maritimes et golfe	4	19	4	51	78
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**75**	**383**	**27**	**158**	**643**

1. Un peu plus de la moitié de ces propriétés étaient soumises à un droit de revenu provincial et ont donc été restituées à la province.
2. « Autres » désigne les ports cédés à des organismes locaux à but non lucratif, des Premières nations ou d'autres ministères fédéraux, selon le cas.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 8-5 : PORTS DE PLAISANCE DU MPO SELON LE TYPE DE GESTION, AU 31 DÉCEMBRE 2003

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*[1]	*Autres*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	2	0	8	10
Centre et Arctique	108	40	12	160
Québec	3	27	0	30
Maritimes et golfe	0	1	0	1
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1
Total	**113**	**69**	**20**	**202**

1. « Autres » désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certains travaux de construction, comme le renforcement des berges ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations font partie d'un projet d'aménagement de plus grande envergure (comme une marinas) et sont gérées dans le cadre de ce projet. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a rien à gérer.
2. Ports de plaisance restants dans l'inventaire des ports pour petits bateaux au 31 décembre 2003.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

PILOTAGE MARITIME

Au Canada, on dénombre quatre administrations de pilotage régionales qui offrent des services de pilotage sûrs et rentables : une dans l'Atlantique (APA), une dans la Région laurentienne (APL), une autre dans les Grands Lacs (APGL) et la dernière dans le Pacifique (APP). Ces administrations de pilotage dirigent et contrôlent la navigation ou les manœuvres des navires dans les voies navigables côtières et intérieures. Chacune répond aux besoins propres au trafic maritime et aux conditions géographiques et climatiques des voies navigables dans sa région respective.

En 2003, trois des quatre administrations de pilotage ont réussi à générer des recettes suffisantes pour couvrir leurs dépenses. Ces résultats marquent un retour à un bénéfice net positif après la récente tendance à la baisse enregistrée en 2000 et 2001. Le tableau 8-6 illustre les résultats financiers des quatre administrations de pilotage en 2003.

TABLEAU 8-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2003

(millions de dollars)

Administration de pilotage	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	16 438	15 463	975
Administration de pilotage des Laurentides (APL)	47 747	47 292	455
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	11 650	14 266	(2 616)
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	43 760	42 047	1 713
Total des administrations de pilotage	**119 595**	**119 068**	**527**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (données préliminaires pour 2003)

Le nombre moyen de missions par pilote sert couramment à mesurer l'efficacité des services de pilotage. Si l'on se base sur cette mesure, on constate que l'efficacité a été à la hausse entre 1996 et 1998, mais qu'elle a baissé par la suite. Les écarts entre les administrations et les fluctuations d'une année à l'autre sont attribuables aux niveaux du trafic. Les missions dans les différentes régions et dans différents secteurs d'une même région (comme la Région de l'Atlantique) sont de durée variable et peuvent être radicalement différentes. Dans l'ensemble, il y a eu un peu plus de missions en 2003 qu'en 2002.

Le tableau 8-7 illustre le nombre de missions dans chaque administration de pilotage et le nombre total pour toutes les administrations de pilotage en 2003. Pour d'autres précisions sur d'autres années, se reporter au tableau A8-8 de l'addenda.

TABLEAU 8-7 : NOMBRE TOTAL DE MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 2003

Administration de pilotage	*Indicateurs*	*2003*
Atlantique (APA)	Missions totales	12 510
	Missions par pilote	223
Laurentides (APL)	Missions totales	19 509
	Missions par pilote	114
Grands Lacs (APGL)	Missions totales	5 943
	Missions par pilote	94
Pacifique (APP)	Missions totales	12 952
	Missions par pilote	118
Total des administrations	**Missions totales**	**49 004**
	Missions par pilote	**123**

Source : Rapports annuels préliminaires de 2003 des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC) fait partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans. La mission de la GCC est d'assurer l'utilisation sûre et respectueuse de l'environnement des voies navigables du Canada. La GCC s'acquitte de sa mission par le biais de cinq secteurs d'activités : Services à la navigation maritime; Services de communications et de trafic maritimes; Opérations de déglaçage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; Gestion de la flotte. Les secteurs d'activités couvrent tout un éventail de programmes, de politiques et de services maritimes destinés à différents clients du milieu maritime, notamment les compagnies de navigation commerciale, les plaisanciers, l'industrie de la pêche, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux, ainsi que d'autres ministères du gouvernement fédéral et les associations maritimes.

La Garde côtière sert également le public en s'employant à préserver les écosystèmes, en s'assurant que les réserves d'eau ne sont pas polluées par les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et en protégeant les ressources récréatives.

Les Services à la navigation maritime (SNM) de la Garde côtière ont pour objectif de fournir des voies navigables sûres, efficaces et accessibles. Pour respecter cet objectif, ils fournissent, exploitent et entretiennent un réseau d'aides à la navigation; ils s'assurent de la sécurité des voies navigables; ils protègent le droit du public à la navigation.

Toutes les fonctions des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) découlent essentiellement de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les SCTM fournissent des services de communications de détresse et de sécurité et en assurent la coordination; ils contrôlent les mouvements des navires pour interdire l'accès aux eaux canadiennes aux navires en mauvais état; ils réglementent les mouvements des navires et gèrent un système intégré de services d'information maritime et de correspondance avec le public. Les SCTM soutiennent aussi les activités économiques en optimisant les mouvements du trafic et l'efficience des ports, et en facilitant les communications entre les navires et la terre.

Pour assurer ces fonctions, la Garde côtière a élaboré des stratégies de mise en oeuvre du Système universel d'identification automatique (SIA), technologie de navigation maritime de pointe qui permet une surveillance accrue des navires avec une identification en quasi-temps réel et un suivi des navires approchant et opérant dans les eaux canadiennes. Pour accroître sa capacité de communications, les SCTM ont vu à l'implantation le 1er août 2003 du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) sur la côte Est et la côte Ouest du Canada.

Suite aux événements du 11 septembre 2001, afin d'accroître la sécurité, la sûreté et les flux commerciaux ininterrompus, la garde côtière du Canada et des États-Unis ont introduit le besoin pour les navires entrant dans les eaux canadiennes/américaines d'aviser à l'avance. Les navires d'une jauge supérieure à 300 tonnes brutes s'approchant des eaux canadiennes doivent soumettre à l'avance un Rapport en mer aux autorités canadiennes au large 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Le secteur d'activités des Opérations de déglaçage est responsable d'ouvrir les chenaux de navigation, à en assurer l'entretien, à lutter contre les inondations, à empêcher les embâcles dans les ports et à offrir des services d'information et de navigation dans les glaces au trafic maritime dans les eaux couvertes de glace. Sous son programme de déglaçage, la GCC offre une vaste gamme de services avec une plus grande emphase sur les besoins de sa clientèle, des services émanant de demandes en vertu desquelles les usagers commerciaux doivent payer un pourcentage des coûts sous forme de droits de services de déglaçage.

Le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) se livre aux trois grandes activités suivantes : recherche et sauvetage maritimes (SAR); intervention environnementale; exploitation du Bureau de la sécurité nautique qui régit les plaisanciers, leurs embarcations et leurs activités. Son objectif principal est de sauver des vies humaines et de protéger le milieu marin.

En 2003, la Garde côtière est allée de l'avant avec la mise en œuvre de nouvelles mesures réglementaires pour améliorer la sécurité nautique. Le tout couvrait les compétences obligatoires des opérateurs; des restrictions âge-puissance; la modernisation de la réglementation des petites embarcations; et les programmes de recherche et de sauvetage, de prévention et de sécurité nautique pour réduire le nombre et la sévérité des incidents maritimes.

L'acquisition, l'entretien et l'établissement de l'emploi du temps de la flotte et de l'équipements nécessaires pour fournir des services maritimes essentiels aux Canadiens font aussi partie des fonctions de la Garde côtière. Le tout comprend faire face à des choses comme la planification et les exigences opérationnelles de la flotte; l'allocation des ressources; l'utilisation et le déploiement des ressources; le soutien administratif à la flotte; les systèmes liés à la gestion d'information; l'équipage des navires; la gestion de la performance de la flotte et les systèmes de coûts; et la gestion des rôles et des imputabilités.

Ces dernières années, la Garde côtière a adopté trois types de droits pour les usagers commerciaux de certains programmes : les droits de services à la navigation maritime, adoptés en juin 1996; les droits de déglaçage fondés sur le nombre de transits, en 1998; les droits de tonnage des services de dragage d'entretien, en septembre 1997. Pour plus d'information sur les fonctions de la GCC, allez au site www.ccg-gcc.gc.ca.

Situation financiere

Le tableau 8-8 illustre les résultats financiers de la Garde côtière au cours des quatre derniers exercices financiers. Les résultats pour 2003-2004 reflètent les dépenses prévues à la fin de l'année fiscale et ne seront finalisés qu'à la fin de l'année.

TABLEAU 8-8 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2000-2001 À 2003-2004

(millions de dollars)

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004
Revenus	43,4	35,5	37,0	38,2
Dépenses brutes	495,5	475,3	498,0	521,3
Dépenses nettes	**452,1**	**439,8**	**461,0**	**483,1**

Source : Ministère des Pêches et des Océans

En conformité avec la politique de recouvrement de coûts du gouvernement du Canada, la Garde côtière a adopté un certain nombre de mesures pour recouvrer une partie des coûts encourus pour desservir l'industrie.

- En juin 1996, la GCC a imposé un droit de services à la navigation maritime qui vise à recueillir 27,7 millions $ annuellement, y compris les coûts administratifs.
- En 1998, des droits de déglaçage fondés sur le nombre de transit ont été introduits. Ces droits visent à amasser 6,9 millions $ par an, y compris les coûts administratifs.
- Les droits de tonnage des services de dragage d'entretien dans le chenal maritime du Saint-Laurent sont entrés en vigueur en septembre 1997. Ces derniers se voulaient au départ une mesure provisoire destinée à couvrir les coûts totaux encourus par la Garde côtière dans la prestation de ces services de dragage d'entretien. La Garde côtière a continué de collaborer avec des représentants de l'industrie de la navigation commerciale pour parvenir à une entente à long terme, y compris le transfert à l'industrie de ces services de dragage.

Le tableau 8-9 donne la ventilation des recettes et des dépenses de la Garde côtière selon ses cinq grands secteurs d'activités pour l'exercice 2003-2004. Les recettes et les dépenses sont des prévisions et ne seront finalisées qu'à la fin de l'exercice.

TABLEAU 8-9 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTAIRES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2003-2004

(millions de dollars)

	SNM	SCTM	OD	SSH	Flotte
Recettes	29,4	0,1	13,8	0,2	0,0
Dépenses brutes	117,9	70,4	57,2	117,8	131,0
Dépenses nettes	**88,5**	**70,3**	**43,4**	**117,6**	**131,0**

Note : GCC : Garde côtière canadienne; SNM : Services de la navigation maritime; SCTM : Services de communications et de trafic maritimes; OD : Opérations de déglaçage; SSH : Services aux petits ports.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre qui s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord et dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

La Voie maritime comporte deux grands tronçons, le tronçon Montréal–lac Ontario (MLO) et le tronçon du canal Welland. Le tronçon du canal Welland relie le lac Ontario au lac Érié par huit écluses sur une distance de 42 km. Le tronçon MLO relie Montréal au lac Ontario par sept écluses sur 300 km, dont cinq au Canada et deux aux États-Unis.

C'est en vertu d'un accord de gestion, d'exploitation et d'entretien de 20 ans signé avec le gouvernement fédéral, qui doit expirer le 31 mars 2018, que la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des éléments de navigation de la Voie maritime est assumée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La Corporation de gestion est une société privée à but non lucratif créée par les usagers de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Des coûts détaillés ont été négociés pour chacune des deux premières périodes quinquennales de l'accord de 20 ans et font partie intégrante de l'accord. Au cours des cinq premières années qui ont pris fin le 31 mars 2003, l'État n'a pas eu à verser le moindre fonds, les déficits étant épongés par les fonds de réserve.

Le plan quinquennal actuel (qui a débuté le 1er avril 2003) reflète les résultats des négociations intenses entre les fonctionnaires de Transports Canada et les cadres dirigeants de la Corporation de gestion. Transports Canada a bénéficié d'un processus de diligence raisonnable en deux temps qui a fait appel à des conseillers financiers et à des experts techniques. Dans la proposition finale approuvée par le gouvernement fédéral et par la Corporation de gestion, on prévoyait une majoration de 36 % du Plan de renouvellement des actifs dont le total sur cinq ans s'établit à 170 millions $. Cette proposition prévoyait également que le gouvernement verserait 50 millions $ pendant la période quinquennale allant du 1er avril 2003 au 31 mars 2008.

Le tronçon Montréal–lac Ontario de la Voie maritime a été ouvert en 1959, alors que le tronçon du canal Welland a été inauguré en 1932. Les coûts d'entretien des infrastructures existantes sont à la hausse. Les futurs investissements dans l'entretien des infrastructures de la Voie maritime doivent être intelligemment planifiés pour profiter des perspectives du marché et faciliter les échanges commerciaux, notamment l'entretien des deux écluses américaines dans l'État de New York qui font partie intégrante de la Voie maritime. Le 1er mai 2003, le ministre des Transports a signé un protocole de coopération avec le secrétaire aux Transports des États-Unis, par lequel il s'engageait à participer avec le ministère des Transports et le Army Corps of Engineers

des États-Unis à un ensemble complet d'études sur une période de 30 mois afin d'évaluer les conséquences d'autres stratégies d'entretien des infrastructures de la Voie maritime.

Au cours de la saison 2003, le trafic estimatif confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime s'est chiffré à 40,85 millions de tonnes, soit 1,3 % de moins qu'en 2002. Le minerai de fer s'est classé au premier rang parmi les produits transportés, avec 10,65 millions de tonnes, soit un gain de 10,5 %. Les céréales ont poursuivi leur mouvement à la baisse, avec un repli de 7,8 % des volumes transportés. D'autres produits de l'industrie sidérurgique et les marchandises en vrac ont baissé d'environ 5 %. Les tableaux 8-10 et 8-11 illustrent les mouvements de marchandises et le trafic selon les produits respectivement en 2002 et 2003. Pour une série chronologique plus longue, voir les tableaux A8-9 et A8-10 de l'addenda.

TABLEAU 8-10 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2002 ET 2003

(milliers de tonnes)

Année	*Tronçon Montréal–lac Ontario*	*Tronçon canal Welland*
2002	30 002	32 108
2003	28 878	31 876

[illegible]

[illegible]

TABLEAU 8-11 : TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT PAR PRODUIT, 2002 ET 2003

(milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autres*	*Total*
2002	10 462	9 640	4 157	4 114	13 015	41 388
2003	9 646	10 642	2 546	4 189	13 810	40 853

[illegible]

[illegible]

Prix et tarifs

Dans le cadre du contrat négocié avec Transports Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime a décrété en 2003 une hausse de 2,23 % des péages sur le tronçon canadien de la Voie maritime, fondée sur l'évolution annuelle moyenne du pourcentage de l'indice des prix à la consommation. Toutefois, étant donné que les dépenses de la Corporation de gestion ont été inférieures aux montants prévus dans son plan d'activités et à ses obligations pour la cinquième année d'affilée, elle a réussi à offrir un rabais de 1 % sur les péages, ramenant la hausse nette à 1,23 %.

Portrait financier

Au cours de l'exercice 2002-2003, les recettes que la Voie maritime a dégagées des péages et d'autres sources se sont chiffrées à 66,8 millions $, contre 65,7 millions $ en 2001-2002. Les recettes des péages ont légèrement augmenté, pour s'établir à 63,5 millions $, ce qui est loin des 73,4 millions $ perçus en 2000-2001. Cette baisse reflète le fléchissement de l'activité économique en Amérique du Nord et la concurrence farouche d'autres moyens de transport et itinéraires pour le trafic de la Voie maritime.

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 58,4 millions $ en 2002-2003, contre 53,2 millions $ l'année d'avant. Cela s'explique essentiellement par les dépenses attribuables aux conditions météorologiques difficiles avant l'ouverture de la Voie maritime. Les salaires, les traitements et les avantages sociaux ont représenté la majeure partie de ce total. Les dépenses engagées au titre du programme de renouvellement des actifs se sont chiffrées à 24,2 millions $, contre 24,5 millions $ l'année précédente.

Le tableau 8-12 compare les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent de 2000-2001 à 2002-2003.

TABLEAU 8-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2000-2001 À 2002-2003

(milliers de dollars)

Année	*Recettes*	*Dépenses*	*Excédent des recettes sur les dépenses*	*Excédent net des recettes sur les dépenses*
2000-2001	76 031	80 045	(4 014)	(1 821)
2001-2002	65 730	79 120	(13 390)	(2 646)
2002-2003	66 815	84 194	(17 379)	(4 015)

[illegible]

[illegible]

[illegible]

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie maritime du Canada comprend une flotte d'exploitants canadiens, qui offrent des services de transport intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs étrangers, dont les navires font escale dans les principaux ports du Canada et qui assurent le commerce international.

Services intérieurs

La flotte marchande canadienne transporte la majorité des marchandises en vrac expédiées sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada. La flotte se compose de navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux[1] battant pavillon canadien. À la fin de 2003, elle comptait 181 bâtiments et avait une capacité de chargement globale de 2,3 millions de tonnes.

1 Jauge brute désigne la capacité en pieds cubes du volume intérieur de la coque et du volume des espaces clos sur le pont, divisée par 100. Ainsi, 100 pieds cubes de capacité équivalent à un tonneau de jauge brute. Cependant, la capacité de chargement d'un navire peut également s'exprimer en port en lourd nécessaire en tonnes (1 000 kg) pour immerger la coque à un tirant d'eau donné (généralement le tirant d'eau maximum l'été).

En dépit d'une baisse, les transporteurs de vrac sec restent l'épine dorsale de la marine marchande canadienne, puisqu'ils ont transporté 47 % du tonnage et concentré 33 % des navires en 2003. La flotte de vraquiers comptait 60 bâtiments en 2003, dont des vraquiers à pont à bordages rectilignes utilisés principalement pour le transport des céréales, et des autodéchargeurs affectés au transport de divers produits en vrac. À titre de comparaison, le nombre de navires-citernes a reculé de 39 en 1983 à 23 en 2003, alors que la part de leur capacité est passée de 10 % à 24 % du poids en lourd total grâce à l'ajout de plus gros bâtiments. Ces dix dernières années, la capacité des cargos de type classique a elle aussi augmenté (de 4 % à 12 % du tonnage brut total).

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2003, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 328 remorqueurs (d'une jauge brute de 131 000 tonneaux) et de 1 203 chalands et allèges (d'une jauge brute de 1,2 million de tonneaux).

Le tableau 8-13 illustre la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada selon le type de navire en 1983, 1993 et 2003.

TABLEAU 8-13 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1983, 1993 ET 2003

	En milliers de tpl (1000 de tonnes)			*Nombre de navires*		
Type de navire	*1983*	*1993*	*2003*	*1983*	*1993*	*2003*
Vraquiers	1 967	1 380	1 165	133	79	65
Navires-citernes	285	244	550	41	33	24
Navires de type classique	81	79	286	21	14	23
Traversiers	258	295	165	56	56	61
Autres	73	35	15	13	8	6
Total	**2 665**	**2 033**	**2 330**	**263**	**190**	**183**

Note : Sont exclus les navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 tonneaux, à l'exception des navires appartenant à l'État.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada.

Est du Canada

Une flotte de vraquiers (à pont à bordages rectilignes et autodéchargeurs), de navires-citernes, de navires transportant des marchandises diverses et d'autres bâtiments a transporté des marchandises dans l'Est du Canada, y compris dans l'Arctique. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois principaux exploitants dans la région des Grands Lacs–Saint-Laurent.

Même s'il n'y a pas eu d'acquisitions ou de fusions parmi les exploitants de navires sur les Grands Lacs en 2003, Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. ont signé un protocole d'entente en vue d'accroître la portée de leur partenariat dans Seaway Marine Transport. Ce nouvel arrangement devrait aboutir à des gains d'efficacité grâce à une intégration des opérations, des achats ainsi que des fonctions comptables et administratives des flottes respectives, en plus des fonctions conjointes de commercialisation déjà remplies par Seaway Marine Transport.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure des services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis.

Le Washington Marine Group contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd., le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest. Cates Tugs, Norsk et Kingcome Navigation Company, qui appartenait auparavant à MacMillan-Bloedel, Rivtow Marine Ltd. est la deuxième compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique.

Nord du Canada

Dans l'Ouest de l'Arctique, la Société des transports du Nord Limitée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans le bassin du Mackenzie (notamment le fleuve et le grand lac des Esclaves), les côtes et les îles de l'Arctique et en Alaska. Cette compagnie transporte des produits pétroliers en vrac et des marchandises sèches pour les collectivités, les installations de défense et les sites de prospection de gaz du Grand Nord. Avant la saison 2003, elle exploitait aussi des remorqueurs et des chalands au départ du port de Churchill à destination des collectivités de ce qui est aujourd'hui la région de Kivalliq au Nunavut.

Dans l'Est de l'Arctique, c'est le gouvernement du Nunavut qui est désormais responsable de la mission de ravitaillement de l'Arctique en ce qui concerne le transport des marchandises sèches et du carburant en vrac. Pendant des années, ce service était assuré par la Garde côtière canadienne. Pour la saison 2003, le gouvernement du Nunavut a adjugé des contrats de transport des marchandises sèches vers les régions de Kivalliq et de Baffin à deux compagnies appartenant à des Inuits. Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), partenariat entre Transport Desgagnés et Arctic Cooperatives Ltd., a desservi les sept collectivités de la région de Kivalliq, plus quatre collectivités de Baffin. Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) a desservi les dix autres collectivités de Baffin. Les marchandises étaient expédiées de Montréal.

Même si le contrat de ravitaillement est adjugé par le gouvernement du Nunavut, celui-ci stipule que toute personne ou société peut se prévaloir du service et bénéficier des mêmes tarifs et prestations.

Le Groupe Woodward s'est vu adjuger le contrat de livraison de carburant en vrac vers les collectivités du Nunavut. Un navire-citerne transportera du carburant de Montréal vers la région tandis qu'un plus petit navire-citerne approvisionnera les collectivités de la région de Kivalliq depuis un parc de stockage situé à Churchill.

Outre le ravitaillement de l'Arctique au Nunavut, les services d'approvisionnement à destination du Nunavik sont gérés par le ministère des Transports du Québec, tandis que les Cris de la baie de James et de la baie d'Hudson sont desservis au départ de Mooseney (les marchandises provenant de la région de Toronto). Moosonee Shipping a également institué un service de transport de marchandises privé entre Churchill et la région de Kivalliq.

Les mines des régions de l'Arctique possèdent également des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb.

Services internationaux

Les services internationaux de transport maritime des marchandises englobent le transport en vrac et le transport de ligne.

Par transport de vrac, on entend essentiellement le secteur de l'industrie qui utilise des navires de gros tonnage pour transporter une seule marchandise. Parmi les produits canadiens transportés en vrac, mentionnons le charbon, le minerai de fer et la potasse.

Le marché du transport de vrac évolue dans une conjoncture concurrentielle et se divise entre les affrètements à temps (contrats à terme) et les affrètements au comptant ou à la demande, qui englobent les contrats à court terme visant un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. La majeure partie du commerce international de vrac du Canada est assurée en vertu d'affrètements à temps par des navires battant pavillon étranger.

Le transport de ligne international désigne le transport de marchandises conteneurisées à valeur élevée. Ce segment est dominé par d'importantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde. La majeure partie des navires qui forment la flotte internationale contrôlée par le Canada battent pavillon étranger et emploient des officiers et des équipages étrangers. Les compagnies de navigation qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « de conférence » et « hors conférence ». Les transporteurs océaniques (c.-à-d. les compagnies individuelles) qui offrent des services de ligne sur une route commerciale commune choisissent souvent de former une conférence et de s'entendre collectivement sur les tarifs et les conditions de service. Ces pratiques sont dispensées de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence* aux termes de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM).

Les compagnies hors conférence, que l'on appelle aussi « indépendantes », offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Une compagnie de navigation peut parfois décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendante sur d'autres.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2003, l'Office des transports du Canada avait 15 accords de conférence en dossier. Les conférences ne sont plus tenues de déposer leurs tarifs auprès de l'Office.

Cinq des conférences exploitent des services entre l'Est du Canada, l'Europe du Nord et la Méditerranée. Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, MITSUI O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Lines sont au nombre des principales compagnies qui desservent le Canada comme membres d'une conférence.

Le tableau 8-14 donne la liste des 15 conférences maritimes qui desservent le Canada.

TABLEAU 8-14 : CONFÉRENCES MARITIMES AYANT DESSERVI LE CANADA EN 2003

1. Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
2. Canada-United Kingdom Freight Conference (E)
3. Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
4. Australia-Canada Container Line Association (E et O)
5. Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
6. Canada/Australia-New Zealand Association Carriers (CANZAC) (E et O)
7. New Zealand-Canada Container Lines Association (E et O)
8. Canada Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
9. Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (Canada) (O)
10. Canada/Australia-New Zealand Discussion Agreement (E et O)
11. Canada North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
12. Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E)
13. Joint Mediterranean Canada Service Agreement (E)
14. Canadian Pacific/Latin American Freight Service (O)
15. Colombo/Manila Working Agreement (O)

Source : [illegible]

Note : [illegible]

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu de la disposition relative aux mesures distinctes de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM). Cette disposition permet aux compagnies membres d'une conférence d'offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. En vertu de la LDCM de 2002, le délai dont dispose une compagnie

membre d'une conférence pour faire part de son intention de prendre une mesure indépendante sur les tarifs et d'autres éléments de service a été ramené de 15 jours à 5 jours.

Également en vertu de la LDCM de 2002, les compagnies membres d'une conférence peuvent désormais signer des contrats de service avec les expéditeurs sans divulguer les conditions et modalités des contrats à la conférence. Une conférence et un expéditeur peuvent également négocier et signer des contrats de service qui s'appliquent à tous les membres de la conférence. Ces contrats doivent néanmoins être déposés auprès de l'Office des transports du Canada pour être conformes à la LDCM.

En 2003, l'Office des transports du Canada a accepté le dépôt de 25 contrats de service[2], soit 26 de moins qu'en 2002. Les contrats concernaient à la fois le trafic entrant et sortant et des points d'origine-destination situés sur les côtes Est et Ouest du Canada.

TRANSPORT DES PASSAGERS

Services de traversiers

Les principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT). Les services de traversiers au Canada varient pourtant considérablement sur le plan des prestations, de la propriété et des navires utilisés. Les propriétaires peuvent être de petits exploitants du secteur privé, des gouvernements provinciaux ou des sociétés d'État fédérales. Des sociétés de traversiers, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres sociétés privées détiennent, louent et exploitent des gares maritimes et des installations d'accostage. Les navires comprennent de petits transbordeurs à câble, de grands paquebots de type croisière et des traversiers rapides, et les services peuvent être saisonniers ou offerts toute l'année.

Pour d'autres précisions sur les principaux services de traversiers, voir le tableau A8-11 de l'addenda. De plus, la plupart des grands exploitants de services de traversiers ont leur propre site Web, leurs propres routes et leurs propres taux.

Même si l'on ne dispose pas encore des chiffres sur le trafic en 2003 pour tous les membres de l'ACOT, les chiffres relatifs au trafic de 2002 permettent de se faire une idée assez juste de l'importance relative des activités de l'ACOT. On estime que le trafic passagers total dépasse 39 millions de passagers et 15,4 millions de véhicules. Cela représente environ 14 % du trafic mondial global des traversiers, soit une réduction de 1 % par rapport à 2001.

La British Columbia Ferry Corporation est de loin le plus gros exploitant du Canada puisqu'en 2002, elle a transporté près de 21,5 millions de passagers et 8 millions de véhicules. Des services de traversiers dans les eaux côtières sont également exploités par le ministère des Transports et de la Voirie de Colombie-Britannique et par la Fraser River Marine Transportation, qui, à eux deux, ont transporté 6,6 millions de passagers et 3 millions de véhicules en 2002. Au Québec, la Société des traversiers du Québec a transporté 5,5 millions de passagers et 2,7 millions de véhicules.

En 2003, la société d'État fédérale Marine Atlantique SCC a transporté 455 000 passagers et 230 000 véhicules entre Terre-Neuve-Labrador et la Nouvelle-Écosse, soit une baisse de 11 % du trafic. Les exploitants de traversiers privés subventionnés par le gouvernement fédéral ont également vu leur trafic reculer en 2003, puisqu'ils ont transporté environ 925 000 passagers et 324 000 véhicules. Les autres membres de l'ACOT, notamment des entreprises provinciales de Terre-Neuve-Labrador, du Manitoba, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 4 millions de passagers et 1,8 million de véhicules.

Les services de traversiers bénéficiant de l'aide du fédéral dans le Canada atlantique sont désormais limités à ceux qui sont offerts par Marine Atlantique SCC et deux exploitants du secteur privé, Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée. En outre, le gouvernement fédéral octroie une subvention annuelle à la Colombie-Britannique qui est versée directement à BC Ferries.

Industrie des paquebots de croisière

Les grands paquebots de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège à l'étranger et ils battent pavillon étranger. Les nombreuses croisières proposées par ces paquebots appartiennent à deux grandes catégories, les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Après les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le Inside Passage très pittoresque en Colombie-Britannique sont les plus populaires du monde. Le port de Vancouver et, dans une mesure de plus en plus importante, celui de Seattle tiennent lieu de « ports d'attache », c'est-à-dire de ports d'embarquement ou de débarquement des passagers. En 2003, Vancouver a enregistré la première baisse de son trafic de paquebots de croisière en 21 ans, puisque le

2. Les contrats de service sont des dispositions proconcurrentielles dont le but est d'harmoniser la législation canadienne sur les conférences maritimes avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et d'appuyer la tendance récente à une plus grande dépendance à l'endroit du marché.

trafic a reculé de 15 % par rapport à 2002 pour s'établir à 953 376 passagers. Ce repli est attribuable à plusieurs facteurs : la disparition des croisières de trois et quatre nuits le long du nord-ouest du Pacifique; l'impact des événements mondiaux sur les voyages et le tourisme; et la capacité du port de Seattle à attirer des paquebots de croisière grâce à l'inauguration de nouvelles infrastructures.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est, en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est, avant d'entrer dans le Saint-Laurent pour le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou de Boston, qui remontent la côte jusqu'à Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. De nombreux ports ont investi dans de nouvelles infrastructures pour accueillir les paquebots de croisière, notamment Québec, qui a ouvert une nouvelle gare pour paquebots de croisière en 2002. Saint John est le tout dernier port à annoncer sa décision de construire une nouvelle gare pour paquebots de croisière en prévision de l'augmentation future du trafic.

Le tableau 8-15 illustre le trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports du Canada en 2002 et 2003. Pour une série chronologique plus complète, voir le tableau A8-12 de l'addenda. D'autres ports canadiens, comme Victoria, Charlottetown, St. John's et Sydney (Nouvelle-Écosse), profitent également des escales des principales compagnies de croisière.

TABLEAU 8-15 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 2002 ET 2003

(passagers)

Année	Vancouver	Montréal	Québec	Halifax	Saint John
2002	1 125 252	38 000	66 365	157 036	71 168
2003 (prél.)	953 376	33 600	59 000	170 425	83 946

Source : Administrations portuaires canadiennes

TRANSPORT DES MARCHANDISES

En 2002, le trafic maritime des marchandises s'est chiffré à 345 millions de tonnes[3], soit une hausse de 1,35 % par rapport à 2001. Les flux intérieurs[4] ont représenté près du sixième de ce total (62,6 millions de tonnes), soit 16 % de plus qu'en 2001 (53,9 millions de tonnes). Sur ces flux intérieurs, les bâtiments battant pavillon canadien en ont transporté 95,5 % (59,8 millions de tonnes). En 2002, le trafic entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 114,3 millions de tonnes, soit une hausse de 5,9 % par rapport à 2001. Sur ces chiffres, les bâtiments battant pavillon canadien ont représenté près de 44 %, soit au total 50,4 millions de tonnes. Le reste du trafic international (hauturier ou outre-mer)[5] a reculé de 5,9 % en 2002, pour s'établir à 168 millions de tonnes. Les navires battant pavillon canadien n'ont assuré que 0,1 % de ce trafic.

Le tableau 8-16 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, en 2001 et 2002. Le tableau A8-13 de l'addenda illustre les mêmes tendances entre 1986 et 2002.

TABLEAU 8-16 : STATISTIQUES SUR LE TRAFIC MARITIME CANADIEN PAR SECTEUR, 2001 ET 2002

(millions de tonnes)

	Flux			Total des flux	Total manutentionné
	Intérieur	Transfrontalier	Outre-mer		
2001	53,9	108,0	178,9	340,8	394,7
2002	62,6	114,3	168,4	345,4	407,9

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, nº 54-205

Le tableau 8-17 montre la part des navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime du Canada en 2002.

TABLEAU 8-17 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 2002

(millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	Pavillon canadien	%	Pavillon américain	%	Pavillon étranger	%	Total du trafic
Domestic	59,8	95,5	0,0	0,0	2,8	4,5	62,6
Canada/U.S.	50,4	44,1	10,3	9,0	53,6	46,9	114,3
Deep-Sea	0,2	0,1	0,5	0,3	167,7	99,6	168,4
Total	**110,4**	**32,0**	**10,8**	**3,1**	**224,1**	**64,9**	**345,3**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

TRAFIC INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

COMMERCE CÔTIER EN 2003

Seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biotiques sur le plateau continental du Canada. Toutefois, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné, les navires immatriculés à l'étranger mais

3 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

4 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien. Les flux ne tiennent compte du volume du trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

5 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

naviguant dans les eaux intérieures peuvent demander à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) un permis de cabotage.

En 2003, l'ADRC a reçu 107 demandes de permis de cabotage, soit 30,5 % de plus qu'en 2002. Sur ce nombre, 61 concernaient le transport de marchandises, 37, une activité commerciale et 9, le transport de passagers. Pour la première fois depuis que la *Loi sur le cabotage* est entrée en vigueur en décembre 1992, le pavillon des Bahamas a été le pavillon étranger dominant dans les eaux canadiennes, avec 23 demandes. Le pavillon des États-Unis s'est classé au deuxième rang, avec 20 demandes.

Le secteur qui a fait l'objet du plus grand nombre de demandes a été celui des navires affectés à l'exploration et à la production pétrolières et gazières au large des côtes. En 2003, 46 demandes ont concerné des navires-citernes, 18, des navires sismiques et 5, des navires et des plates-formes de forage. À mesure que les activités au large se déplacent de l'exploration vers la production, le besoin de navires-citernes de grande capacité augmente.

Le tableau 8-18 illustre le tonnage réel et le pourcentage de marchandises transportées par des navires immatriculés à l'étranger qui se sont livrés à des activités de trafic maritime intérieur en 2001 et 2002. Le tableau A8-14 de l'addenda contient les mêmes données sur une plus longue période.

TABLEAU 8-18 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE CANADIEN, 2001 ET 2002

Année	*Canadien*	*%*	*Étranger*	*%*	*Total*
2001	52 803 710	97,96	1 099 099	2,04	53 902 809
2002[1]	59 804 175	95,49	2 822 114	4,51	62 626 289

1. Augmentation importante des expéditions de pétrole brut de Grand Bank (Hibernia) et Port Hawkesbury and Come By Chance by foreign flag ships.

Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées dans les ports canadiens et, de ce fait, elles sont manutentionnées deux fois dans le réseau portuaire. En 2002, le volume de marchandises intérieures a augmenté de 17,6 %, pour s'établir à 8 723 millions de tonnes. La baisse des expéditions de bois de pâte, de grumes et de boulons, de minerai de fer, de pierre et de gravier a été neutralisée par la hausse importante des expéditions de pétrole brut, de mazout, de blé et de charbon.

Le tableau 8-19 illustre le trafic maritime intérieur par région en 2002.

TABLEAU 8-19 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 2002

(milliers de tonnes)

Région d'origine (chargement) \ *Région de destination (déchargement)*	*Atlantique*	*Saint-Laurent*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	18 130	3 169	376	6	21 681
Saint-Laurent	878	4 559	6 181	1	11 619
Grands Lacs	300	4 393	8 849	0	13 542
Pacifique	4	0	0	15 780	15 784
Total	**19 312**	**12 121**	**15 406**	**15 787**	**62 626**

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, cat. 54-205

La majeure partie du trafic intérieur est concentrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. En 2002, les ports de la Voie maritime ont manutentionné 52,7 millions de tonnes (chargements et déchargements), ou 42,1 % du tonnage intérieur total. Les ports de la Région du Pacifique ont manutentionné pour leur part 25,2 % du total (31,6 millions de tonnes). En 2002, les ports du Pacifique ont manutentionné 1,1 million de tonnes de plus de marchandises intérieures qu'en 2001, dont 99,97 % provenaient de cette région ou lui étaient destinées. Les ports de la Région de l'Atlantique ont manutentionné 41,0 millions de tonnes de marchandises intérieures en 2002, soit une hausse de 82 % par rapport à 2001.

En 2002, les produits primaires manutentionnés dans les échanges intérieurs au Canada ont été :

- le pétrole brut (30,7 millions de tonnes, en hausse de 176 % par rapport à 2001);
- le bois de pâte et les copeaux (14,8 millions de tonnes, en hausse de 9,8 %);
- la pierre, la chaux, le sable et le gravier (13,1 millions de tonnes, en baisse de 7,6 %);
- le minerai et les concentrés de fer (11,3 millions de tonnes, en baisse de 2,9 %);
- les grumes et autres produits ligneux (8,3 millions de tonnes, en hausse de 6,5 %);
- le mazout (7,3 millions de tonnes, en baisse de 17 %);
- le blé (6,9 millions de tonnes, en baisse de 18,7 %).

Ensemble, ces produits ont représenté près des trois quarts (74 %) de tout le tonnage intérieur manutentionné dans les ports canadiens en 2002.

TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

En 2002, le volume de marchandises internationales manutentionnées dans les ports canadiens s'est chiffré à 282,7 millions de tonnes, soit une baisse de 1,4 % par rapport à 2001. Sur ce total, 61,6 % était destiné aux exportations (trafic en transit et réexportations compris). Le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays d'Europe de l'Ouest ont représenté près de 60 % du trafic maritime international du Canada (exportations et importations) (à l'exclusion des États-Unis).

PARTS DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE/ HORS CONFÉRENCE

Le trafic de ligne hors conférence a augmenté de façon constante ces dernières années, à la fois en termes absolus et en pourcentage du trafic de ligne total. En 2002, le trafic hors conférence est passé à 18,1 millions de tonnes, alors que le trafic conférence a augmenté à 10,8 millions de tonnes. Les transporteurs hors conférence ont assuré le transport de plus de 60 % du trafic de ligne total. Si l'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis, la part des transporteurs hors conférence est alors encore plus importante[6].

Le tableau 8-20 illustre les parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien entre 2001 et 2002. Le tableau A8-15 de l'addenda contient les données depuis 1994.

TABLEAU 8-20 : PARTS CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 2001-2002

(millions de tonnes)

	2001	*2002*
Conférence		
Exportations	3,7	3,5
Importations	6,6	7,3
Total	10,3	10,8
Hors conférence		
Exportations	11,6	12,7
Importations	5,8	5,4
Total	17,4	18,1

Source : Transports Canada, Base de données internationales, Statistique Canada.

À l'instar des années précédentes, sur le plan des marchandises transportées, les exploitants de conférence se sont concentrés presque exclusivement sur le trafic conteneurisé : 10,6 millions sur les 10,8 millions de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées étaient dans des conteneurs. Le trafic hors conférence se caractérise lui aussi de plus en plus par le pourcentage élevé de marchandises en conteneurs (14,8 millions de tonnes en 2002), même s'il englobe également des marchandises diverses et du néo-vrac.

La répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination permet d'illustrer les parts relatives des transporteurs membres de conférence et des transporteurs hors conférence sur différents parcours. Le tableau 8-21 compare le trafic de ligne des transporteurs membres de conférence et celui des transporteurs hors conférence par région en 2002.

TABLEAU 8-21 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 2002

(millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	4,4	1,9	3,4	1,6	11,4
Asie	2,8	2,5	-	8,9	14,2
Amérique centrale	-	0,1	-	0,7	0,8
Amérique du Sud	-	0,2	-	0,5	0,7
Autres - Amérique	-	0,2	-	0,4	0,6
Moyen-Orient	-	0,2	-	0,3	0,5
Océanie	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Afrique	-	0,2	-	0,2	0,4
Total	**7,3**	**5,4**	**3,5**	**12,8**	**28,9**

Note : - signifie « néant ».
Autres - Amérique = Amérique du Nord plus Groenland et Saint-Pierre et Miquelon.

Source : Transports Canada, Base de données internationales, Statistique Canada.

TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le trafic maritime du Canada à destination et en provenance des États-Unis s'est chiffré à 114,3 millions de tonnes en 2002, soit une hausse de 5,9 % par rapport à 2001. Les importations (déchargements en provenance des États-Unis)[7] ont reculé de 9,7 % en 2002, tandis que les exportations (chargements à destination des États-Unis) ont progressé de 17,5 %.

Le tableau 8-22 illustre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis en 2001 et 2002. Le tableau A8-16 de l'addenda illustre les échanges maritimes avec les États-Unis depuis 1986.

TABLEAU 8-22 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 2001 – 2002

(millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2001	62,0	45,9	107,9
2002	72,9	41,4	114,3

Source : Statistique Canada, cat. 54-205, Transports Canada.

En 2002, le volume de marchandises chargées dans des ports canadiens à destination des États-Unis s'est chiffré à 72,9 millions de tonnes. Sept produits ont concentré 80 % de ce volume : le pétrole brut (15,2 millions de tonnes); la pierre, la chaux, le sable et le gravier (10,5 millions de tonnes); l'essence (9,5 millions de tonnes); le mazout (6,6 millions de tonnes); le gypse (6,6 millions de tonnes); le minerai de fer (6,6 millions de tonnes); et le sel (3,6 millions de tonnes).

6 À signaler que les données des tableaux ne sont pas rajustées pour tenir compte des envois américains transbordés qui transitent par des ports canadiens. Une part importante de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des taux hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. De plus, le port de Halifax manutentionne un volume croissant du trafic du midwest américain. Ces transbordements influent sur l'équilibre entre le trafic de conférence et le trafic hors conférence, au profit des exploitants indépendants.

7 Ce qui comprend les marchandises en transit et transbordées.

Entre 2001 et 2002, il y a eu d'importants changements dans les volumes des principaux produits exportés aux États-Unis. Les exportations de pétrole brut ont fait un bond de 38,6 %, pendant que les exportations de pierre, de chaux, de sable et de gravier augmentaient de 11,6 %, celles d'essence, de 23,5 %, de mazout, de 5,7 %, de gypse, de 8,6 %, et de minerai de fer, de 31,1 %. Par opposition, les exportations de sel et de charbon ont diminué respectivement de 19,5 % et de 6,3 %.

En 2002, il y a eu deux grands couloirs d'échanges : la route du Canada atlantique à destination de la côte atlantique des États-Unis; et la route des Grands Lacs du Canada à destination des ports des Grands Lacs des États-Unis. La route de l'Atlantique a concentré 40,8 millions de tonnes, ou 56 % du total des chargements à destination des États-Unis, alors que celle des Grands Lacs en a concentré 13,1 millions de tonnes, ou 18 % du total des chargements. Confondues, ces deux routes ont représenté 74 % du volume des produits exportés par le Canada aux États-Unis par voie maritime.

En 2002, les importations canadiennes de produits américains transportés par voie maritime ont reculé de 9,7 % par rapport à 2001 pour s'établir à 41,4 millions de tonnes. Sept produits ont représenté plus de 87 % de ce volume : le charbon (19 millions de tonnes); le minerai de fer (5,4 millions de tonnes); les produits chimiques inorganiques (3,3 millions de tonnes); la pierre, la chaux, le sable et le gravier (3,1 millions de tonnes); le mazout (2,2 millions de tonnes); d'autres produits pétroliers (2,2 millions de tonnes); et d'autres produits agricoles (1 million de tonnes).

À l'instar des exportations, il y a eu d'importants écarts dans les volumes de produits importés des États-Unis entre 2001 et 2002. Les importations de minerai de fer et de produits chimiques inorganiques ont augmenté respectivement de 19,4 % et de 10,8 %, alors que les expéditions de charbon et de mazout ont reculé respectivement de 14,3 % et de 16,3 %.

Plus de 77 % du volume total de tous les produits importés des États-Unis par voie maritime provenaient de ports des Grands Lacs. Les ports situés le long du littoral atlantique et dans le golfe du Mexique aux États-Unis ont représenté 15,5 % et les ports de la côte du pacifique, les 7 % restants.

Le tableau 8-23 illustre le trafic entre les ports du Canada et des États-Unis en 2002, alors que le tableau 8-24 illustre les échanges entre les ports des États-Unis et ceux du Canada.

TABLEAU 8-23 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION DES ÉTATS-UNIS, 2002

(millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région de destination aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	40,8	0,0	0,2	41,0
Saint-Laurent	5,2	3,3	0,0	8,5
Grands Lacs	0,1	13,1	0,0	13,2
Pacifique	0,6	0,0	9,6	10,2
Total	**46,6**	**16,4**	**9,8**	**72,9**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TABLEAU 8-24 : TRAFIC CANADIEN EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS, 2002

(millions de tonnes)

Région de destination au Canada	*Région d'origine aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	2,8	0,1	0,0	3,0
Saint-Laurent	3,4	2,7	0,1	6,2
Grands Lacs	0,1	29,4	0,0	29,5
Pacifique	0,1	0,0	2,7	2,8
Total	**6,4**	**32,1**	**2,9**	**41,4**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRAFIC MARITIME OUTRE-MER

En 2002, les échanges commerciaux maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) se sont chiffrés à 168 millions de tonnes, soit un repli de 6 % par rapport à 2001. Les exportations ont représenté une part plus importante de ce volume que les importations. Environ 59 % des exportations destinées aux pays d'outre-mer ont été chargées dans les ports de la côte Ouest, tandis que 88 % des importations d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est.

Le tableau 8-25 illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer en 2001 et 2002. Le tableau A8-17 de l'addenda illustre ce même commerce depuis 1986.

TABLEAU 8-25 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 2001 – 2002

(millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2001	112,7	66,2	178,9
2002	101,4	67,0	168,4

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

En 2002, 101,4 millions de tonnes de marchandises ont été chargées dans des ports canadiens à destination d'autres pays que les États-Unis, soit 10 % de moins qu'en 2001. Les principaux produits expédiés du Canada étaient le charbon (24 millions de tonnes), le minerai de fer (18,6 millions de tonnes), les marchandises conteneurisées (13,4 millions de tonnes), le blé (10,3 millions de tonnes), le soufre (5,2 millions de tonnes), la pâte de bois (5,1 millions de tonnes) et la potasse (4,7 millions de tonnes). Un peu plus de 13 % de ce trafic était conteneurisé.

Les exportations de charbon, de blé, de pâte de bois et de soufre ont accusé d'importants replis en 2002. Les exportations de charbon ont reculé de 13,8 %, celles de blé, de 32,1 %, et celles de pâte de bois, de 6 %. En revanche, les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 6 %.

En 2002, les trois cinquièmes des marchandises canadiennes exportées vers des pays d'outre-mer ont été chargées dans des ports de l'Ouest du Canada. Les ports situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont manutentionné la majeure partie des marchandises sur la côte Est. À hauteur de 71 %, les ports de la côte Ouest ont dominé les exportations à destination de l'Asie et de l'Océanie, alors que les ports de la côte Est ont manutentionné 60 % du tonnage expédié vers l'Europe.

En 2002, 67,0 millions de tonnes de marchandises provenant d'outre-mer ont été déchargées dans les ports canadiens, soit une hausse de 1,2 % par rapport à 2001. Les importations de pétrole brut[8] se sont chiffrées à 28 millions de tonnes, soit 42 % des marchandises déchargées en provenance d'outre-mer. Les autres principaux produits déchargés englobent les marchandises conteneurisées (11,9 millions de tonnes), d'autres minerais et concentrés de métaux (3,9 millions de tonnes), les produits chimiques inorganiques (3,7 millions de tonnes), l'essence (3,7 millions de tonnes), le fer et l'acier (3,1 millions de tonnes) et le charbon (2,8 millions de tonnes). Près de 18 % des marchandises étaient conteneurisées.

En outre, plus de 87 % des marchandises en provenance d'outre-mer ont été déchargées dans des ports de la côte Est du Canada. Ces marchandises provenaient principalement d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique.

Le tableau 8-26 illustre le trafic maritime du Canada à destination des pays d'outre-mer, alors que le tableau 8-27 illustre le trafic en provenance d'outre-mer en 2002.

TABLEAU 8-26 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 2002

(millions de tonnes)

	Région d'origine du Canada		
Région de destination à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	5,6	42,8	48,4
Europe	24,6	7,2	31,8
Amérique du Sud et centrale	5,5	7,5	13,0
Moyen-Orient et Afrique	5,5	2,7	8,2
Total	**41,2**	**60,2**	**101,4**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada.

TABLEAU 8-27 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 2002

(millions de tonnes)

	Région de destination au Canada		
Région d'origine à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Europe	26,9	0,2	27,1
Moyen-Orient et Afrique	15,7	0,1	15,8
Amérique du Sud et centrale	12,9	1,0	13,9
Asie et Océanie	3,4	6,8	10,2
Total	**58,9**	**8,1**	**67,0**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada.

COMMERCE MARITIME

Selon les données internationales sur le commerce, la valeur des échanges maritimes internationaux du Canada en 2002 a été de 103,2 milliards $ (à l'exclusion des expéditions via les ports des États-Unis). Cela marque une hausse de 4,2 % par rapport à 2001. Les importations par bateau se sont chiffrees à 57,1 milliards $, contre 46,1 milliards $ aux exportations. La valeur des importations a augmenté de 5,9 %, principalement en raison d'une augmentation des marchandises en provenance d'Asie (Chine, Japon, Corée du Sud et Taiwan). La valeur des exportations a elle aussi augmenté, de 2,2 %, principalement à destination des États-Unis, d'Allemagne et des Pays-Bas.

Le tableau 8-28 illustre la valeur de la part maritime du commerce international du Canada en 2002.

8 Ce qui comprend les transbordements de pétrole brut de la mer du Nord.

TABLEAU 8-28 : VALEUR DE LA PART MARITIME DU COMMERCE INTERNATIONAL CANADIEN, 2002

(milliards de dollars canadiens)

	Transport maritime	*Tous les modes*	*Transport maritime (%)*
Transfrontalier			
Exportations	11,35	345,37	3,3
Importations	3,34	218,33	1,5
Total États-Unis	**14,68**	**563,70**	**2,6**
Autres pays			
Exportations	34,75	51,01	68,1
Importations	53,76	130,39	41,2
Total	**88,51**	**181,40**	**48,8**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

1. Comprend les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203, totalisations spéciales.

Le trafic maritime avec les États-Unis s'est chiffré à 14,7 milliards $ en 2002, grâce à des exportations d'une valeur de 11,4 milliards $. Toutefois, cette valeur n'a représenté que 2,6 % du total des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. La majorité du trafic a été assuré par des moyens de transport de surface, comme le camion et le train.

En 2002, le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffré à 88,5 milliards $. Les exportations ont compté pour 34,7 milliards $ et les importations, pour 53,8 milliards $. Sur le plan de la valeur, le transport maritime a représenté 49 % de tous les échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer et a été le mode dominant de transport des marchandises avec les pays d'outre-mer.

Les principales régions avec lesquelles se font ces exportations et importations sont l'Asie, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis. Les principaux produits exportés à l'étranger (États-Unis y compris) ont été les produits forestiers (9,1 milliards $); l'essence/mazout (5,8 milliards $) et les céréales (4,4 milliards $). Au nombre des importations, il faut mentionner les textiles, les cuirs et autres produits finis (8,5 milliards $), le pétrole brut (8,4 milliards $), les véhicules automobiles (8,2 milliards $), les machines (4,9 milliards $) et d'autres denrées alimentaires (3,0 milliards $). Pour connaître les principaux pays et les principaux produits exportés/importés selon la valeur, se reporter au tableau A8-18 de l'addenda.

TRANSPORT AÉRIEN 9

Nonobstant les conditions difficiles du marché en 2003, les compagnies aériennes à faibles coûts ont continué de croître et de générer des profits.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2003

Air Canada

Air Canada s'est placée sous la protection des tribunaux aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) le 1er avril 2003. Afin de faciliter sa restructuration, la compagnie a proposé de réduire ses charges d'exploitation annuelles d'au moins 2,1 milliards $, ce qui comprend des économies annuelles de 1,1 milliard $ au chapitre de la main-d'œuvre. Le 8 novembre 2003, le conseil d'administration d'Air Canada a sélectionné Trinity Time Investments, placée sous le contrôle de Victor T.K. Li, pour que cette entreprise verse au transporteur 650 millions $ de nouveaux capitaux propres pour lui permettre de se dégager de la protection de la LACC. Grâce à cet investissement, M. Li a acquis 31 % des actions ordinaires et 49 % des actions avec droit de vote du transporteur canadien. Air Canada a annoncé qu'elle avait l'intention de sortir de la protection de la LACC d'ici le 30 avril 2004.

Syndrome respiratoire aigu sévère

En mars 2003, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a émis un avertissement mondial au sujet des pays qui comptaient des cas confirmés de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), dont le Canada (Toronto). Santé Canada était l'autorité chargée de la mise en œuvre de plusieurs mesures visant à juguler la maladie. Six aéroports canadiens ont fait l'objet de procédures de dépistage spéciales : Toronto, Vancouver, Ottawa, Calgary, Dorval et Mirabel. Transports Canada a appuyé les initiatives prises par Santé Canada aux aéroports de Toronto et Vancouver en ce qui concerne les passagers à l'arrivée et au départ, et a joué un rôle appréciable aux quatre autres aéroports. Transports Canada a aménagé les infrastructures nécessaires, engagé du personnel non médical et défini les procédures opérationnelles pour les aéroports de Calgary, Dorval, Mirabel et Ottawa. Ce personnel et ces procédures opérationnelles ont permis d'assurer que chaque passager et membre d'équipage remplissait un questionnaire d'autoévaluation médicale (carte jaune) avant d'accomplir les formalités douanières. Des données sommaires ont été recueillies et transmises quotidiennement à l'administration centrale de Santé Canada. L'essentiel de la participation directe de Transports Canada aux mesures prises en réaction au SRAS s'est déroulé en mai et en juin. En juillet, Transports Canada s'est progressivement retiré du projet, confiant ses responsabilités à Santé Canada et à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

Au cours de l'année 2003, Mme Liette Lacroix Kenniff a occupé le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Elle a été reconduite dans ses fonctions par le ministre des Transports en septembre 2003 pour une année de plus. La commissaire a publié deux rapports en 2003 qui portent sur l'année civile 2002. Le premier, déposé devant le Parlement le 30 janvier, porte sur les six premiers mois de 2002 et fait état d'une baisse du nombre de plaintes reçues par le bureau de la commissaire au cours des six mois précédents. Le deuxième rapport de la commissaire, qui porte sur les six derniers mois de 2002, a été déposé devant le Parlement le 5 juin. Il indique que, même si le nombre de plaintes n'a pas cessé de reculer, le caractère des préoccupations du public est plus complexe tandis que l'industrie du transport aérien se trouve aux prises avec une baisse de ses recettes et une augmentation de ses coûts et qu'elle semble moins désireuse d'offrir des règlements acceptables aux yeux des passagers. La commissaire et son personnel ont souvent dû amorcer des négociations difficiles avec les transporteurs pour parvenir à des solutions acceptables pour les consommateurs.

Loi sur les aéroports du Canada

Le projet de *Loi sur les aéroports du Canada* (LAC), présenté comme projet de loi C-27 devant la Chambre des communes le 20 mars 2003, n'était pas parvenu à l'étape de l'étude en comité lorsque le Parlement a suspendu ses séances en décembre 2003.

Ce projet de loi a pour objectif de renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation aux principaux aéroports du Canada, en particulier à ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires. Il englobe une déclaration officielle de la politique nationale des aéroports. Le projet de loi expose les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral, des administrations aéroportuaires et d'autres aéroports, les obligations régissant la transparence et la responsabilisation et les mécanismes de contribution des usagers. Il traite également des questions de concurrence en ce qui concerne l'accès aux installations et les créneaux, ainsi que des principes de facturation et d'une procédure d'établissement des redevances aéroportuaires, sans oublier les activités auxiliaires et les mécanismes d'application de la loi.

Examen de la politique sur les loyers des aéroports

Pour donner suite aux requêtes des aéroports et du milieu de l'aéronautique ainsi qu'aux questions soulevées par le vérificateur général en octobre 2000, on a entrepris en 2001 un examen de la politique sur les loyers de 22 aéroports loués à 21 administrations aéroportuaires faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA). L'examen a pour but d'évaluer si la politique des loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral concilie les intérêts de tous les intervenants, notamment du secteur aéronautique et des contribuables canadiens. Il s'est déroulé parallèlement, mais indépendamment de l'élaboration du projet de *Loi sur les aéroports du Canada*.

En 2002 et 2003, grâce au concours d'experts financiers indépendants, Transports Canada a entrepris un certain nombre d'études clés pour examiner la valeur des aéroports loués du RNA, leur impact sur le secteur aérien et le public voyageur, et l'équité du modèle actuel de loyer. On s'attend à ce que ces études prennent fin en 2004 et à ce qu'elles fassent l'objet d'une diligence raisonnable de la part du gouvernement et d'une évaluation des résultats. Les résultats de l'examen entreront dans une large mesure dans la décision du gouvernement.

Examen des espaces fédéraux dans les aéroports du Réseau national d'aéroports

Un examen a été lancé en 2003 des espaces occupés par les ministères et organismes fédéraux dans les principaux aéroports du RNA au Canada. De nombreuses entités fédérales ont besoin d'espaces dans les aéroports pour remplir leur mandat, notamment les organismes d'inspection (comme l'Agence des douanes et du revenu du Canada, Santé Canada, Citoyenneté et Immigration Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, etc.) et Transports Canada. En vertu de la législation fédérale, des locaux et des installations sont généralement fournis gratuitement à ces ministères et organismes gouvernementaux.

Depuis le 11 septembre 2001, il a été nécessaire de renforcer la présence du gouvernement fédéral dans les aéroports pour lui permettre d'assurer la sécurité et la sûreté du contrôle des passagers et du fret. Les nouvelles demandes d'espaces libres ont entraîné de nouvelles difficultés financières pour les administrations aéroportuaires, ce qui a abouti à la décision d'examiner les politiques du gouvernement fédéral pour déterminer si certains rajustements s'imposaient ou non. L'examen des espaces fédéraux dans les aéroports du RNA devrait prendre fin durant l'exercice 2004-2005, son objectif étant d'élaborer une nouvelle politique qui sera soumise à l'approbation du gouvernement.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports

À la suite de la décision prise par le gouvernement fédéral de poursuivre son programme de cessions au début de 2002, on a convenu que Transports Canada procéderait à une analyse financière des petits aéroports et des aéroports régionaux afin de mieux cerner l'incidence des cessions effectuées par le gouvernement fédéral sur les communautés respectives. Au cours de l'exercice 2002-2003, Transports Canada a entrepris une étude pour analyser la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports qu'il a cédés depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) du gouvernement fédéral en 1994. La PNA prévoyait un cadre définissant le rôle du gouvernement fédéral dans la commercialisation des aéroports.

DROIT POUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN

Pour défrayer les coûts du renforcement du système de sûreté du transport aérien décrété après les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est entré en vigueur le 1er avril 2002. Il a été fixé à l'origine à 12 $ par embarquement jusqu'à concurrence de 24 $ par billet pour les vols intérieurs, à 12 $ pour les vols transfrontaliers à destination du territoire continental des États-Unis, et à 24 $ pour tous les autres vols internationaux. Pour ce qui est des vols intérieurs, le droit s'applique aux vols assurés entre les 89 aéroports où l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a renforcé le système de sûreté du transport aérien. Depuis le 1er mars 2003, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien a été ramené de 12 $ à 7 $ pour les allers simples et de 24 $ à 14 $ pour les allers-retours, soit une baisse de plus de 40 %.

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

Jusqu'à la fin des années 1990, les compagnies aériennes étaient lourdement tributaires des systèmes informatisés de réservation pour distribuer leurs services aériens aux agents de voyages que ceux-ci revendaient au public. Ces systèmes sont régis par un règlement adopté en 1995 en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour assurer une concurrence saine. L'émergence d'Internet comme nouveau circuit de distribution concurrentiel a obligé Transports Canada à procéder à un examen approfondi de ce règlement. Cela a abouti à la publication des modifications proposées à ce règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 25 octobre 2003. Transports Canada a entrepris l'examen des réactions officielles suscitées par les modifications prévues chez les intervenants de l'industrie et le public, et une réunion publique officielle a eu lieu en février 2004 pour solliciter d'autres observations avant de rendre une décision sans appel sur les modifications en question.

COLLECTE ÉLECTRONIQUE DE STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

La collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) a débuté en avril 2003 dans les buts suivants : recueillir par voie électronique toutes les statistiques opérationnelles sur le transport aérien auprès des quelque 170 transporteurs aériens nationaux, américains et étrangers desservant les aéroports au Canada; améliorer la rapidité de diffusion des statistiques sur le transport aérien à la fois pour le gouvernement et l'industrie; alléger le fardeau des rapports et les coûts qui s'y rattachent pour les intervenants; et permettre à Transports Canada de recevoir les données sur le transport aérien pratiquement « en temps réel ». Cette phase de l'initiative CESTA devrait s'achever avant la fin de l'année civile 2004. À ce moment, on lancera des plans visant à élargir l'initiative CESTA à la collecte électronique de statistiques sur le fret aérien, l'aviation générale et les données financières des transporteurs.

INDEMNITÉ AU TITRE DES RESPONSABILITÉS DE TIERCES PARTIES EN CAS DE GUERRE OU DE TERRORISME

Le 22 septembre 2001, après que les compagnies d'assurances internationales eurent retiré leurs niveaux de couverture préalables, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il accorderait une indemnité à court terme pour les responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels au Canada. Ce programme d'indemnisation se poursuit pour des périodes renouvelables de 90 jours. Même si le marché des assurances s'est quelque peu rétabli, les niveaux de couverture préalables ne sont toujours pas offerts à prix raisonnables. D'autres pays procurent une aide à leurs transporteurs dans ce domaine.

INITIATIVES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

Le 7 janvier 2003, Air Canada et le gouvernement du Québec ont signé un accord de trois ans en vertu duquel le transporteur offre un grand nombre de sièges à tarifs réduits aux clients non gouvernementaux qui empruntent 15 routes régionales et assure le maintien de ces services, en échange de quoi le gouvernement du Québec s'engage à augmenter ses achats de services aériens auprès d'Air Canada.

En juin 2003, le gouvernement du Nunavut a publié le Rapport sur les options de mise en œuvre du système de services aériens du Nunavut. Dans le but de poursuivre les discussions futures avec les compagnies aériennes, le rapport cherche à améliorer les services aériens, à moderniser la flotte d'appareils et à donner un nouvel essor à l'aménagement des aéroports. Le rapport conclut que les incitatifs contractuels pourraient bien être le meilleur moyen d'améliorer les services aériens. Étant donné que le gouvernement du Nunavut, tout comme le gouvernement fédéral, achète entre 60 % et 80 % des voyages aériens, cette option permet de penser que les gouvernements se prévaudront de leur pouvoir d'achat pour négocier des améliorations. À court terme, la démarche préconisée consiste pour le gouvernement du Nunavut à conclure des contrats avec des transporteurs multiples sur des routes et des marchés choisis.

La Chambre de commerce de Fredericton a réussi à convaincre la compagnie Delta Air Lines d'assurer deux vols quotidiens entre Fredericton et Boston en instituant une banque de voyages aériens. Grâce à cette banque, les entreprises s'engagent à utiliser la nouvelle liaison. La demande est ainsi créée avant même que le service ne soit inauguré, et la nouvelle route représente un risque moindre pour la compagnie aérienne. Le 15 août 2003, Delta Connection (Atlantic Coast Airlines) a inauguré son premier vol sans escale par avion à réaction offert tout au long de l'année.

Loi sur le précontrôle

À la suite de la désignation de zones de précontrôle dans les aéroports canadiens (Calgary, Edmonton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg), le Canada et les États-Unis ont conclu un nouvel accord de précontrôle le 2 mai 2003. Celui-ci marque la dernière étape d'une procédure qui confère aux inspecteurs à la frontière des États-Unis le droit d'administrer, dans les limites des zones de précontrôle aux aéroports canadiens désignés, certaines lois américaines ayant trait aux douanes, aux services d'immigration, à la santé publique, à l'inspection des aliments de même qu'à la protection des végétaux et des animaux. En vertu de la *Loi sur le précontrôle*, le ministre des Transports, de concert avec le ministre des Affaires étrangères, est chargé de la désignation des zones de précontrôle.

Dans l'optique du Canada, l'entrée en vigueur de l'Accord de précontrôle officialise les précontrôles en transit à Vancouver et autorise leur adoption à Calgary, Montréal et Toronto. Grâce aux précontrôles en transit, les passagers internationaux qui se rendent aux États-Unis via un aéroport canadien (c.-à-d. les passagers en transit qui arrivent à bord d'un vol international et qui n'ont pas accompli les formalités de douane et d'immigration canadiennes) peuvent se rendre directement à un poste de précontrôle américain. De cette façon, les aéroports canadiens deviendront des portes d'entrée internationales plus attrayantes vers les États-Unis.

Politique de désignations multiples

Le ministre a annoncé plusieurs nouvelles désignations dans le cadre de la nouvelle politique de désignations multiples annoncée en 2002. Cette politique permet à tous les transporteurs de demander à exploiter des services aériens internationaux réguliers sur n'importe quel marché aérien. En vertu de cette politique, les désignations suivantes ont eu lieu en 2003 : Air Canada (Cuba), Air Transat (République dominicaine et Mexique), HMY Airways (Mexique), Skyservice (République dominicaine et Royaume-Uni) et Zoom Airline (République dominicaine, Mexique et Royaume-Uni).

Accords bilatéraux

Le Canada avait au total 74 accords ou arrangements internationaux de transport aérien à la fin de 2003. Le gouvernement fédéral a participé à 11 séries de négociations ou de consultations avec sept pays durant l'année. Mentionnons entre autres la conclusion du premier accord de transport aérien avec le Vietnam, qui prévoit de nombreux droits de partage de codes pour les compagnies aériennes. Des négociations ont eu lieu avec la France pour offrir plus de souplesse aux compagnies aériennes qui desservent l'un des plus grands marchés internationaux du Canada. Les négociations avec la Russie se poursuivent afin d'obtenir en permanence le droit pour les compagnies canadiennes de survoler le territoire de la Russie. Un nouvel arrangement a été conclu avec le Luxembourg, qui permet à Cargolux d'exploiter des vols tout-cargo vers Calgary. Les arrangements provisoires de transport aérien conclus avec Israël et Singapour ont été prolongés pour permettre le maintien des services aériens existants. Les consultations avec le Chili sur les droits d'exploitation ont abouti, ce qui a permis l'entrée en vigueur de cet accord.

INFRASTRUCTURES

Les infrastructures de transport aérien du Canada se composent des aéroports et du Système de navigation aérienne (SNA). Pour ce qui est des aéroports, Transports Canada, qui en était le propriétaire et l'exploitant, en est devenu le propriétaire et l'organe de réglementation. Le Ministère continue d'assurer la réglementation et la sécurité du SNA, même s'il en a cédé la propriété à NAV CANADA. Tous ces changements ont pour objectif de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'abordabilité, l'intégration des services, l'innovation et la commercialisation.

Aéroports

Le Canada compte environ 1 700 aérodromes qui sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage des aéronefs. Les aérodromes appartiennent à trois catégories : les hydroaérodromes qui peuvent accueillir des avions à flotteurs, les héliports qui peuvent accueillir des hélicoptères et les aéroports terrestres qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe.

La majeure partie des activités de l'aviation commerciale au Canada se déroule dans les aéroports certifiés terrestres. En raison de leur niveau d'activités ou de leur emplacement, ceux-ci sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

À la fin de 2003, le *Supplément de Vol - Canada* et le *Supplément hydroaérodromes - Canada* faisaient état de 1 746 aérodromes certifiés ou réglementés. Le tableau 9-1 illustre le nombre d'aéroports qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe au Canada.

TABLEAU 9-1 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS QUI PEUVENT ACCUEILLIR DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 2003

	Certifiés	*Enregistrés*	*Militaires*	*Total*
Héliports	277	83	0	360
Hydroaérodromes	8	290	0	298
Aéroports terrestres	356	729	3	1 088
Total	**641**	**1 102**	**3**	**1 746**

Source : Supplément de Vol - Canada, 25 décembre 2003; Supplément hydroaérodromes - Canada, 20 mars 2003.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994, le gouvernement fédéral assume un rôle réduit de gestionnaire, d'exploitant et de propriétaire des aéroports. Le processus de cession est pratiquement terminé et la situation actuelle des cessions est affichée tous les mois sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapport-mensuel/menu.htm.

Recettes et dépenses des administrations aéroportuaires

Les administrations aéroportuaires assurent l'exploitation des aéroports du RNA appartenant au gouvernement fédéral en vertu de baux à long terme, à l'exception des trois aéroports du RNA des territoires, lesquels appartiennent aux gouvernements territoriaux qui en assurent l'exploitation, et de l'aéroport de Kelowna, exploité par la ville de Kelowna. Les administrations aéroportuaires sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration indépendant qui doit rendre des comptes au public. L'aéroport de Prince George a été le dernier aéroport du RNA à être cédé le 31 mars 2003. Les états financiers des administrations aéroportuaires pour l'exercice qui s'est terminé en 2002 sont illustrés au tableau A9-1 de l'*addenda*.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Depuis avril 1995, Transports Canada offre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'aider les aéroports admissibles qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports à financer leurs projets d'immobilisations qui ont trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers par an, respecter les normes de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2003, le programme a approuvé le financement de 43 projets dans 31 aéroports d'une valeur estimative totale de 27,6 millions $. Le tableau A9-2 de l'*addenda* illustre, par province, la répartition des fonds du PAIA depuis la création du programme, tandis que le tableau A9-3 de l'*addenda* énumère les projets du PAIA approuvés en 2003.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Un certain nombre d'administrations aéroportuaires perçoivent des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Les FAA représentent près de 20 % des recettes totales des aéroports, et ce pourcentage continue d'augmenter. La plupart des FAA varient entre 10 $ et 15 $ par passager. La majorité sont perçus dans le prix des billets des transporteurs, mais certains le sont directement par les aéroports. Pour une liste des FAA actuellement perçus par les 26 aéroports du RNA, voir le tableau A9-4 de l'*addenda*.

Résultats financiers des aéroports du RNA

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et le fléchissement de l'économie mondiale ont entraîné une baisse de 5 % du nombre total des passagers aux aéroports du RNA en 2002. De ce fait, le bénéfice net total des neuf plus grands aéroports a reculé de 144 millions $ en 2001 à 121 millions $ en 2002. Le bénéfice net a baissé essentiellement en raison de la hausse des frais d'intérêt et de l'amortissement qui se rattache aux projets d'investissement dans les aéroports, qui ont neutralisé la croissance des revenus. Durant cette période, le bénéfice net des aéroports de Toronto, Calgary et Ottawa a régressé, mais il a augmenté à l'aéroport de Winnipeg, qui devait financer une dette minime. Le bénéfice net de l'aéroport de Montréal a augmenté en raison d'une hausse des recettes des FAA et d'une baisse des charges d'exploitation.

Malgré la baisse du trafic passagers, le total des revenus des neuf plus grands aéroports du RNA a augmenté de 6 % en 2002. Même si les recettes des aéroports de Vancouver et Victoria ont baissé, celles de Montréal, Calgary, Winnipeg, Edmonton, Ottawa et Halifax ont progressé de façon marginale. Durant la même période, la Greater Toronto Airports Authority a enregistré une hausse de ses recettes de 12 %, qui s'explique principalement par l'adoption de frais d'améliorations aéroportuaires.

La plupart des aéroports du RNA de taille moyenne (qui accueillent plus de 500 000 passagers par an) ont affiché une baisse de leurs recettes et de leur bénéfice net en 2002. Sur tous les aéroports canadiens, ce sont les petits aéroports du RNA (qui accueillent moins de 500 000 passagers par an) qui ont accusé la baisse de trafic la plus importante en 2002, laquelle s'est accompagnée de baisses semblables des recettes et du bénéfice net. Les aéroports de Charlottetown et Gander ont été particulièrement durement touchés et ont enregistré une baisse à deux chiffres du trafic passagers.

Les dépenses d'investissement totales des neuf plus grands aéroports se sont chiffrées à 1,6 milliard $ en 2002, grâce au maintien des principaux projets d'immobilisations à Toronto, Montréal, Calgary, Ottawa et Victoria. À l'aéroport de Toronto, un projet d'investissement d'une valeur de 4,4 milliards $ (Programme d'aménagement de l'aéroport) suit son cours. La nouvelle aérogare, qui est appelée à remplacer les aérogares 1 et 2 existantes, devrait ouvrir ses portes en 2004. À Ottawa, un projet d'investissement d'une valeur de 310 millions $, qui comprend la construction d'une nouvelle aérogare, a été parachevé en octobre 2003. Les dépenses totales d'investissement dans les aéroports du RNA de taille moyenne se sont élevées à 21 millions $, les aéroports de Saskatoon et de St. John's poursuivant leurs projets d'immobilisations. En outre, plusieurs petits aéroports du RNA comme Fredericton, Moncton, London et Saint John ont poursuivi leurs grands projets d'investissement. Les investissements totaux dans les petits aéroports du RNA ont atteint 47 millions $ en 2002.

Système de navigation aérienne

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui est propriétaire et exploitant du système de navigation aérienne civile du Canada. NAV CANADA fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, des services d'information de vol, des bulletins météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation. NAV CANADA a le droit de fixer et de percevoir des frais de service auprès des propriétaires et des exploitants d'aéronefs. La majeure partie des frais de service s'appliquent aux transporteurs aériens commerciaux. Ainsi, une période d'instabilité financière de transporteurs aériens peut avoir des effets à court terme sur les liquidités de NAV CANADA. Pour d'autres précisions sur NAV CANADA, visitez le site Web de cette société à www.navcanada.ca.

Pour l'aider à parer à ses difficultés financières en 2003, NAV CANADA a signé une convention de bail/crédit-bail transfrontalière avec un investisseur américain au sujet d'une partie de ses actifs. La convention d'équipements dont la valeur est d'environ 270 millions $ a procuré un bénéfice de 25 millions $ à NAV CANADA.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Compagnies aériennes

Air Canada et ses filiales

Avec ses filiales, Air Canada a continué d'être le transporteur dominant du Canada en 2003, avec des recettes se chiffrant à 8,2 milliards $ entre le 1er octobre 2002 et le 30 septembre 2003. Le transporteur a assuré la desserte de 62 villes au Canada, de 49 aux États-Unis et de 43 destinations internationales dans 30 pays. Il est l'un des membres fondateurs de la Star Alliance, consortium de 15 compagnies aériennes qui desservent 680 destinations dans 127 pays. Air Canada possède trois filiales à 100 % : Jazz, qui exploite des routes nationales et transfrontalières moins fréquentées, en particulier de petites collectivités; Zip, qui assure de fréquents vols à bas prix sur les liaisons intérieures; et Vacances Air Canada, qui offre des voyages organisés vers les destinations les plus courues. Jetz, division interne d'Air Canada, offre des vols affrétés de luxe aux équipes sportives et aux entreprises. En outre, quatre exploitants indépendants de vols locaux (Air Creebec, Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air) assurent des vols régionaux pour le compte d'Air Canada.

Transporteurs à faibles coûts

À l'échelle nationale et sur certaines routes transfrontalières, le Canada a vu l'arrivée et l'essor d'un certain nombre de transporteurs à faibles coûts ces dernières années. De fait, ces transporteurs sont responsables de l'essentiel de la croissance du trafic, tendance qui n'est pas propre au Canada, mais au monde entier. La compagnie West Jet, qui a son siège à Calgary, est aujourd'hui le deuxième plus gros transporteur intérieur du Canada, et a engrangé des recettes de 860 millions $ en 2003. La compagnie dessert 24 villes avec 44 appareils. Jetsgo, qui a son siège à Montréal, a augmenté sa flotte de 3 à 12 aéronefs en 2003 et dessert maintenant 11 villes canadiennes. CanJet, qui a son siège à Halifax, a exploité six aéronefs à destination de sept villes canadiennes. Outre leurs services intérieurs, les trois compagnies à faibles coûts assurent des services saisonniers à destination de stations touristiques internationales.

Exploitants de vols d'affrètement

Le Canada possède un certain nombre de compagnies de vols d'affrètement qui assurent des vols intérieurs et internationaux. Ces compagnies assurent des vols point à point et desservent des destinations de loisir, souvent dans le cadre d'un forfait de vacances. Ces marchés sont généralement desservis à partir d'un faible nombre d'envolées (parfois à peine un ou deux vols par semaine)

et sont éminemment saisonniers, les vols d'été étant assurés essentiellement vers l'Europe ou au Canada et les vols d'hiver, vers le Sud. Les principaux protagonistes de ce segment sont Air Transat et Skyservice Airlines. Air Transat, qui a son siège à Montréal, exploite 15 aéronefs à destination de 74 villes dans 25 pays et a engrangé des recettes de 787 millions $ en 2002. Skyservice, qui a son siège à Mississauga, exploite 21 aéronefs et dessert 66 destinations. Deux autres compagnies offrent des vols d'affrètement : HMY Airways, qui a son siège à Vancouver et qui possède deux aéronefs, et Zoom Airlines, basée à Ottawa, qui possède un aéronef.

Compagnies aériennes étrangères

Douze compagnies aériennes américaines desservent 18 villes canadiennes, alors que 36 compagnies étrangères offrent des vols entre le Canada (principalement Montréal, Toronto et Vancouver) et 47 destinations internationales dans 34 pays. Pour une liste des compagnies étrangères qui desservent le Canada régulièrement, voir le tableau A9-5 de l'*addenda*.

Compagnies aériennes du Grand Nord

Un certain nombre de compagnies aériennes desservent le Grand Nord tout au long de l'année, aussi bien par des vols réguliers que des vols affrétés, à l'aide d'appareils mixtes qui transportent à la fois du fret et des passagers. Les principaux protagonistes sont Air North, Calm Air, Canadian North (dont la raison sociale est Air Norterra) et First Air. Les services assurés par ces compagnies sont complétés par ceux d'autres transporteurs comme Aklak Air, Kenn Borek Air et North-Wright Airways. Celles-ci desservent les communautés les plus éloignées de l'Arctique. La plupart des compagnies aériennes de la région assurent également des vols Medevac et d'autres services de transport en vertu de contrats signés avec les gouvernements fédéral et territoriaux.

Transporteurs régionaux

Des compagnies de moindre importance assurent des vols dans tout le Canada, en particulier vers les localités éloignées, sur des marchés spécialisés (p. ex. les vols de Bearskin Airlines qui relient plusieurs villes de l'Ontario, de même que des vols en hydravion et en hélicoptère en Colombie-Britannique) et comme services de remplacement sur certains marchés régionaux (comme Hawkair en Colombie-Britannique et Provincial Airlines dans l'Est du Canada). Pour une liste des transporteurs régionaux les plus importants et de leurs principaux secteurs d'exploitation, voir le tableau A9-6 de l'*addenda*. À l'instar des compagnies aériennes qui desservent l'Arctique, de nombreux transporteurs régionaux assurent des services de transport d'urgence en vertu de contrats conclus avec les gouvernements fédéral et provinciaux.

Compagnies tout-cargo

Un certain nombre de compagnies tout-cargo assurent des vols en avion à réaction pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs. Mentionnons entre autres AllCanada Express et Cargojet Canada, toutes deux basées à Mississauga, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton.

Aviation commerciale et d'affaires

Le nombre réel de compagnies aériennes qui exploitent des vols au Canada est beaucoup plus important que ne le laisse présumer la section précédente. À la fin de 2003, l'Office des transports du Canada signalait qu'il y avait plus de 2 300 licences en service. Le tableau A9-7 de l'*addenda* illustre le nombre de licences en service au 31 décembre 2003. Le nombre de licences de membres du personnel délivrées par Transports Canada confirme l'importance du secteur de l'aviation commerciale. Le nombre de licences commerciales détenues en 2003 équivaut à peu près au nombre de licences de transport aérien. Le tableau A9-8 de l'*addenda* résume le nombre de licences de membres du personnel délivrées, alors que le tableau A9-9 illustre la ventilation provinciale de ces licences.

L'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2003 grâce à la copropriété, qui permet à des particuliers ou à des entreprises qui ne pourraient pas autrement posséder leur propre aéronef d'acquérir des parts d'un aéronef en achetant des unités de temps de vol. Ce type de régime est réglementé au Canada comme un service aérien commercial.

Les services aériens spécialisés sont assurés par des avions, mais ne prévoient pas le transport de passagers ou de fret entre deux points. Ils englobent des services aussi divers que l'entraînement au pilotage, le parachutisme, les vols en planeur, la lutte aérienne contre les feux de forêt et les incendies, les inspections aériennes et les travaux de construction, la photographie et l'arpentage aériens, la publicité, les sondes météorologiques, l'épandage des cultures et l'exploitation forestière par hélicoptère, de même que des services d'aéroglisseur. Certaines grandes compagnies (comme Canadian Helicopters) sont représentées dans ce segment, mais beaucoup d'entre elles sont de tout petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

AVIATION GÉNÉRALE

L'aviation générale représente près de la moitié de tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports contrôlés du Canada, même si une bonne part des activités en 2003 s'est déroulée dans des aéroports non contrôlés.

L'aviation de loisir, sous ses diverses formes, représente le gros des activités d'aviation générale. Ces activités ont représenté près des deux tiers des pilotes et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2003. C'est également le segment le plus important des activités d'aviation civile au Canada. La plupart des aéronefs de loisir sont des avions standards, mais ce segment englobe aussi tous les autres types d'avions de loisir comme les ultralégers, les planeurs et les aérostats, pour ne nommer qu'eux. Pour d'autres précisions sur les types d'avions exploités, voir le tableau A9-10 de l'*addenda*.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

En 2002, le total des recettes générées par l'industrie du transport aérien a chuté pour la deuxième année d'affilée, une baisse de 3,5 %. Des diminutions ont été observées sur la plupart des marchés passagers et fret, sauf sur les marchés d'outre mer. Sur les marchés intérieurs, la baisse de la demande[1] (- 9 %) s'explique en partie par la hausse des prix (+ 5,8 %). Sur les marchés transfrontaliers, les prix ont reculé de plus de 10 %, mais cela n'a pas suffi à alimenter la croissance de la demande. Les marchés d'outre-mer ont mieux résisté, et la demande y a fait un bond en dépit de la hausse des prix. Malgré la réduction des recettes et du trafic en 2001 et 2002, l'industrie a enregistré une croissance annuelle moyenne de ses recettes et de sa production, respectivement de 6,3 % et de 4,4 %, depuis 1996.

Même si la restructuration de l'industrie a permis des gains appréciables de productivité en 2001, la productivité globale est demeuré la même en 2002. Contrairement à 2001, le prix des facteurs a baissé de 1,1 % en 2002, les plus fortes baisses touchant le prix du carburant (-13,0 %). Par conséquent, les coûts unitaires ont chuté de 1,1 % en 2002. Au cours de la période 1996-2002, les gains de productivité du secteur aérien ont été de 0,4 % en moyenne par an. Au cours de la même période, les secteurs du transport ferroviaire et du transport des marchandises ont affiché une croissance annuelle confondue de productivité de 2,1 %. Le prix des facteurs, qui est essentiellement indépendant de la volonté des secteurs, a augmenté de 2,8 %, soit deux fois plus vite que l'inflation générale. Cela explique que les coûts unitaires aient augmenté de 2,4 % par an au cours de cette période.

Les difficultés financières d'Air Canada l'ont obligée à se placer sous la protection des tribunaux en 2003. WestJet a rapporté une augmentation de ses recettes (+26 %) et de son profit d'exploitation (+38 %). Air Transat a aussi amélioré sa performance financière. D'autres transporteurs de niveau II ont engrangé des recettes confondues qui ont dépassé la barre du milliard de dollars en 2002.

TRANSPORT DU FRET

Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de passagers et à bord d'avions mixtes et d'avions tout-cargo. Étant donné que le transport du fret aérien intérieur est assuré dans un milieu déréglementé, aucune limite n'est imposée aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Les services de fret aérien transfrontaliers et internationaux sont offerts dans le cadre des accords bilatéraux de transport aérien, d'autres accords internationaux et des politiques nationales. Même si certaines compagnies tout-cargo assurent des services d'affrètement en dehors du Canada pour le compte de compagnies ayant leur siège à l'étranger, leur présence est plutôt faible sur les marchés internationaux. Il n'en reste pas moins qu'un important volume de fret est transporté dans la soute des avions à passagers.

Il y a plusieurs exploitants au Canada qui assurent des vols tout-cargo, avec un total de 50 appareils. En outre, Air Canada offre des services de fret aérien dans le cadre de ses vols passagers réguliers. Les recettes générées par le fret aérien ont représenté 6 % des recettes de la compagnie au cours des trois premiers trimestres de 2003. Dans le Grand Nord, Canadian North et First Air exploitent également des services de fret aérien, aux côtés de nombreux autres petits exploitants.

Le tableau A9-11 de l'*addenda* illustre le volume de marchandises transportées par les transporteurs canadiens entre 1993 et 2002. Dans l'ensemble, on peut dire que le nombre de tonnes transportées est resté pratiquement inchangé en 2002 par rapport à 2001. La plus forte croissance a été enregistrée sur les marchés internationaux, avec une hausse de 5 % en 2002. Celle-ci a été neutralisée par une baisse de 11 % du fret transporté par avion à destination des États-Unis. Le tableau A9-12 de l'*addenda* illustre des recettes d'exploitation générées par le fret transporté par les transporteurs canadiens. Entre 2001 et 2002, les recettes intérieures ont reculé de 5 %, alors que les recettes internationales et transfrontalières (confondues) ont accusé un repli de 3 %.

Le tableau A9-13 de l'*addenda* compare la valeur des marchandises expédiées par avion à celle des autres modes de transport. Entre 1997 et 2000, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis ont régulièrement augmenté mais, depuis lors, ils ont reculé

1 La mesure d'activités prend en compte à la fois le nombre de passagers et la distance qu'ils ont parcourus.

chaque année, d'une valeur de 14,3 milliards $, ou 30 %. Cette baisse a été plus marquée dans le secteur des importations que dans celui des exportations. La part du total des échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis a été de 6,2 % en 2003, contre 8,1 % en 2000.

Comme l'indique le tableau A9-13 de l'*addenda*, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis sont restés essentiellement inchangés en 2003 par rapport à 2002 (baisse de 0,6 %). Cela s'explique sans doute par l'essor des exportations (en hausse de 13 %) qui a été contrebalancé par une baisse des importations (de 7 %). Les échanges ont continué d'être axés sur les importations, qui ont représenté près du double de la valeur des biens exportés. La part de l'avion dans la valeur totale des échanges avec d'autres pays a reculé de 23,4 % en 2000 à 20,9 % en 2003.

Sur les marchandises expédiées par avion, 84 % étaient destinées ou provenaient des provinces de l'Est. Comme prévu, les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié des produits par avion. Pour une ventilation régionale des importations et des exportations, voir le tableau A9-14 de l'*addenda*. Le tableau A9-15 de l'*addenda* ventile les groupes de produits selon les biens expédiés par avion. Il n'est pas étonnant de constater que les articles de prix comme les machines et les équipements électriques, les aéronefs et les matériels de transport et d'autres biens manufacturés représentent la majorité des biens expédiés par avion.

TRANSPORT DES PASSAGERS

TRAFIC

Avec l'épidémie de SRAS à Toronto, l'année 2003 s'est avérée difficile pour l'industrie du transport aérien. Au paroxysme de l'épidémie au mois de mai, le trafic aérien global a reculé de 11 % par rapport au niveau enregistré un an plus tôt. L'impact a été particulièrement fort sur les marchés transfrontaliers et internationaux, où le trafic a baissé de respectivement 17 % et 19 %. Les aéroports de Toronto et Vancouver ont été les plus durement touchés par la crise, même si tous les grands aéroports du Canada ont accusé une baisse de trafic. Le trafic s'est progressivement rétabli durant l'été et l'automne, la plupart des aéroports affichant une croissance modérée sur 12 mois à la fin de l'année.

À cause du SRAS, le trafic en 2003 a reculé de 2 % par rapport à 2002, pour se chiffrer à 54 millions de passagers. Le trafic aérien dans le secteur transfrontalier a été le plus touché, avec une baisse de 4 % par rapport à 2002, tandis que le secteur international a enregistré une baisse de 2 %. Le trafic aérien sur le marché intérieur est demeuré essentiellement inchangé en 2003. Toutefois, dans les trois secteurs confondus, le trafic a été nettement inférieur au sommet atteint en 2000, alors que 60 millions de passagers avaient été transportés. Le tableau 9-2 illustre la baisse constante du trafic depuis 2000.

TABLEAU 9-2 : TRAFIC DES PASSAGERS AÉRIENS, 1999 – 2003

(Milliers)

	Intérieurs	*Transfrontaliers*	*Internationaux*	*Total*
Passagers aériens				
1999	26 645	19 644	12 271	58 560
2000	26 001	20 824	13 177	60 002
2001	25 726	19 506	13 166	58 398
2002	24 549	18 265	12 561	55 375
2003	24 570	17 476	12 270	54 316
Variation annuelle (Pourcentage)				
1999–2000	(2,4)	6,0	7,4	2,5
2000–2001	(1,1)	(6,3)	(0,1)	(2,7)
2001–2002	(4,6)	(6,4)	(4,6)	(5,2)
2002–2003	0,1	(4,3)	(2,3)	(1,9)

Remarque : Données estimatives pour 2002 et 2003.
Le trafic des passagers repose sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais les résultats relatifs au segment intérieur ont été divisés par deux pour éviter de compter en double les passagers.

Source : Statistique Canada

Pour un résumé du trafic en 2002 aux 26 aéroports du RNA, par secteur et par région, voir le tableau A9-16 de l'*addenda*.

SERVICES

Les compagnies à faibles coûts ont poursuivi leur expansion en 2003. (Voir le tableau A9-17 de l'*addenda* pour une liste des nouveaux services). WestJet a pris de l'expansion dans l'Est avec la desserte de quatre nouvelles villes, Gander, Montréal, St. John's et Windsor. Outre ces nouvelles liaisons, WestJet a continué d'ajouter des vols sur les routes existantes, en renforçant sa présence sur les routes transcontinentales. Jetsgo a ajouté les aéroports de Calgary, d'Edmonton, d'Ottawa et de St. John's à son réseau. En outre, Jetsgo a transformé les vols saisonniers à destination de Charlottetown et Sydney en vols assurés tout au long de l'année. Toutefois, Jetsgo a cessé de desservir Timmins au mois d'avril, et WestJet a abandonné sa desserte de Sault Ste. Marie et de Sudbury en septembre. Les exploitants de vols d'affrètement ont réduit leurs vols intérieurs du fait d'une concurrence accrue, même si Air Transat, HMY Airways et Skyservice Airlines sont demeurées très actives sur les grands marchés, en particulier durant la saison d'été.

Les engagements pris par Air Canada au chapitre des vols régionaux à l'endroit du ministre des Transports, lorsque la compagnie s'est portée acquéreur des Lignes aériennes Canadien International en décembre 1999, ont expiré le 4 janvier 2003. À cette date, Air Canada Jazz a cessé de desservir St.-Leonard au Nouveau-Brunswick, Stephenville à Terre-Neuve et Labrador, et Yarmouth en Nouvelle-Écosse, et a abandonné son vol reliant Terre-Neuve au Labrador. St.-Leonard et Yarmouth ne sont plus desservies par aucune compagnie aérienne, même si Sou'West Air a provisoirement assuré la desserte aérienne de Yarmouth. Air Labrador et Provincial Airlines ont continué de desservir Stephenville et Labrador. Air Canada a également retiré son code des vols desservant High Level, Peace River et Rainbow Lake en Alberta, même si ces vols ont continué d'être assurés par Central Mountain Air.

L'un des changements les plus notoires à se produire chez Air Canada a été le repositionnement de sa filiale Tango qui, d'une compagnie aérienne, est devenue un produit à faibles coûts offert sur tous les vols intérieurs. C'est ainsi que tous les vols assurés par les aéronefs de Tango ont pris fin au mois de septembre. La filiale Zip d'Air Canada a poursuivi son expansion, ajoutant six nouvelles villes à son réseau en 2003. Toutefois, les nouvelles dessertes assurées par Zip se sont faites aux dépens de vols existants d'Air Canada. Zip dessert aujourd'hui dix villes dans tout le Canada.

Les compagnies à faibles coûts ont affiché un grand dynamisme sur le marché transfrontalier en 2003, alors que CanJet, Jetsgo et HMY Airways ont ajouté plusieurs nouvelles dessertes à destination des États-Unis. La plupart des nouvelles routes ne sont desservies que l'hiver à destination de la Floride, mais quelques autres, comme le nouveau vol de Jetsgo à destination de Newark, sont des liaisons assurées tout au long de l'année. Les compagnies américaines se sont mises à desservir plusieurs nouveaux aéroports tout au long de l'année, dont Edmonton, Fredericton, Kamloops et Montréal. Plusieurs autres nouvelles routes saisonnières sont venues s'y ajouter durant l'été. Air Canada, en revanche, a été contrainte d'abandonner plusieurs liaisons au début de l'été. Plusieurs des services ainsi abandonnés ont été rétablis par la suite, et d'autres reprendront au début de 2004. Pour d'autres précisions sur les services transfrontaliers nouveaux et abandonnés, voir le tableau A9-18 de l'*addenda*.

Comme l'indique le tableau A9-19 de l'*addenda*, Air Canada a apporté plusieurs changements à ses vols internationaux en se remettant à desservir l'Argentine et l'Inde et en ajoutant de nouvelles routes vers le Chili et le Costa Rica. Air Canada a ajouté de nombreux vols à ses services à destination des Caraïbes et du Mexique, dont la plupart sont assurés la fin de semaine durant l'hiver seulement et exploités avec des appareils généralement immobilisés durant ces périodes. Air Canada a cessé de desservir les liaisons Toronto-Tokyo et Vancouver-Nagoya au paroxysme de l'épidémie de SRAS, mais elle entend rétablir ces vols en 2004.

Air Transat et WestJet ont annoncé la signature d'un accord en vertu duquel les voyagistes affiliés à Air Transat pourront affréter un certain nombre d'équipages et d'aéronefs de WestJet pour desservir des destinations dans le Sud. L'accord doit durer deux ans et il vise les vols en provenance de plusieurs villes canadiennes. Les compagnies aériennes étrangères ont apporté peu de changements à leur réseau en 2003. À Toronto, SATA International a recommencé à desservir le Portugal, et Aerosvit assure désormais des vols entre le Canada et l'Ukraine. Lufthansa a réintégré le marché de Montréal en lançant un vol saisonnier à destination de Munich.

Concurrence

La concurrence à bas prix, la hausse des prix du carburant, l'épidémie de SRAS et les séquelles des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont continué de se faire sentir dans l'ensemble de l'industrie du transport aérien en 2003. Dans le monde entier, les compagnies aériennes se sont évertuées à s'adapter à l'évolution de la conjoncture du marché et à préserver leur rentabilité économique.

Sur le plan intérieur, il y a eu des mouvements considérables dans les parts de capacité. La part du marché intérieur d'Air Canada a reculé de 67 % en décembre 2002 à 60 % en décembre 2003. WestJet a réussi à conserver une part du marché proche de 50 % dans l'Ouest du Canada et a enregistré des gains importants dans les autres régions du pays, augmentant sa part de capacité à 25 % à l'échelle nationale. Jetsgo a vu sa part du marché passer de 2 % en 2002 à 6 % en 2003, alors que les chiffres relatifs à CanJet sont restés inchangés, à hauteur de 2 %. Des transporteurs comme Canadian North et First Air sont restés vigoureux dans le Grand Nord, alors que Skyservice et Air Transat ont réduit leur présence sur le marché intérieur au profit des vols affrétés internationaux.

Pour des renseignements plus détaillés sur la part de capacité intérieure par compagnie et par région en décembre 2003, voir les tableaux A9-20 et A9-21 de l'*addenda*, et le tableau A9-22 pour un résumé des résultats des 25 principaux marchés intérieurs desservis.

ISBN-0-662-86632-0

Cat. No. T1-10/2003F
ISBN 0-662-76477-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2003"